



# Territorio y ciudad en la España de la Ilustración

Carlos Sambricio

Ministerio de  
Obras Públicas y  
Transportes

Instituto del  
Territorio y  
Urbanismo



España, Instituto del Territorio y Urbanismo

Territorio y ciudad en la España de la Ilustración/ITUR:  
realizado por Carlos Sambricio. Madrid.: MOPT, Centro de  
Publicaciones, 1991.  
2 v.: il.: 30 cm.  
D.L.: M. 28.061-1991. ISBN 84-7433-744-5. NIPO 151-90-091-6.

1. Territorio 2. Urbanismo 3. España 4. Ciudades I. Sambricio.  
Carlos II. España. Ministerio de Obras Públicas y Transportes,  
Centro de Publicaciones, ed.  
303 Ciudades



Título  
Territorio y Ciudad en  
la España de la Ilustración

Autor  
Carlos Sambricio

Edita  
Ministerio de Obras  
Públicas y Transportes  
Secretaría General Técnica  
Centro de Publicaciones

Diseño gráfico  
Venice Studios S.A.

Maquetación  
Carlos Fernández Bourgón

Coordinación  
José Luis Nicolás Rodrigo  
(Instituto del Territorio y  
Urbanismo)

Fotocomposición  
Efca S.A.

Fotomecánica  
Punto Verde

Impresión y Encuadernación  
OFFSETTI Artes Gráficas S.A.

NIPO 151-90-091-6  
ISBN (oc) 84-7433-744-5  
ISBN (VI) 84-7433-745-3

Depósito Legal: M. 28.061-1991

Agradecimientos

Ante la imposibilidad de citar a todas las personas que desde sus lugares de  
trabajo, han colaborado amablemente con nosotros facilitándonos el acceso  
a la información disponible, queremos agradecer a los responsables y  
trabajadores de los siguientes organismos su cooperación:

Archivo Histórico Nacional	Archivo del Viso del Marqués
Archivo Histórico de Simancas	Archivo del Ministerio de Obras
Biblioteca Nacional:	Públicas y Transportes
Sala Francisco de Goya	Biblioteca del Ministerio de
Sala Miguel de Cervantes	Obras Públicas y Transportes
Sala General	CEHOPU. (Ministerio de Obras
Hemeroteca Municipal de Madrid	Públicas y Transportes)
Hemeroteca Nacional	Consejo Superior de
Servicio Histórico Militar	Investigaciones Científicas
Servicio Geográfico del	Biblioteca de la Escuela Técnica
Ejército	Superior de Arquitectura de
Instituto Geográfico Nacional	Madrid
Museo Municipal de Madrid	Biblioteca del Colegio Oficial de
Archivo de la Villa de Madrid	Arquitectos de Madrid
Archivo del Palacio Real	Biblioteca de la Escuela Técnica
Biblioteca del Palacio Real	Superior de Ingenieros de
Archivo Ruiz Vernachi	Camino, Canales y Puertos
Museo Naval	

Asimismo, también quiero agradecer la valiosa colaboración de las  
siguientes personas:

Maria Canosa	Maria Monteroso
Alicia Garcia	Pilar Pérez
Ramón Gutiérrez	Purificación Pérez
Pilar Hernández	Teresa Pérez
Pilar Herrero	Pilar Piñol
Belén Izquierdo	Frutos Pozas
Ana Isabel Maroto	Paloma Ramos
Margarita Montero	

Sumario

	<b>Presentación del director general del Instituto del Territorio y Urbanismo</b>	13
	<b>Prólogo</b> Fernando de Terán	15
	<b>Introducción</b>	19
<b>Capítulo uno</b>	<b>La idea de territorio en la España de la Razón</b>	29
<b>Capítulo dos</b>	<b>La lógica de los canales</b>	67
	La voluntad por fomentar el tráfico de mercancías. Canales y Caminos. El Canal de Castilla; el Canal Imperial y el Canal de Andalucía	69
	Los Canales en la España Ilustrada	84
	El proyecto que ideó Carlos Lemaur, en 1785, de un canal navegable desde el río Guadarrama al océano, pasando por Madrid, Aranjuez y atravesando La Mancha, Sierra Morena y Andalucía	84
	El Canal de Castilla	89
	El Canal Imperial de Aragón y Real de Tauste	101
<b>Capítulo tres</b>	<b>La colonización interior</b>	119
	La propuesta de las nuevas poblaciones de Sierra Morena y Andalucía	121
	La colonización de Sierra Morena y Nueva Andalucía	136
	Las poblaciones de Nueva Andalucía	166
	La definición del tipo de vivienda en las nuevas poblaciones	171
	Otras colonizaciones agrarias de la España de la Ilustración	176
<b>Capítulo cuatro</b>	<b>Embelllecimiento de ciudad</b>	191
	La idea de ciudad en Blondel y Patte. El embellecimiento de los Prados de Madrid; las opiniones del abate Ponz; la Alameda de Sigüenza; el Campo Grande de Valladolid; los paseos de Salamanca; la propuesta de un nuevo espacio en Burgos	193
	La idea del embellecimiento de las ciudades españolas de la segunda mitad del siglo XVIII	203
	La ordenación de paseos en Madrid	206
	El proyecto de Alameda en Sigüenza	223
	El paseo de San Francisco en Salamanca	225
	El Prado de la Magdalena, el Espolón y el Campo Grande en Valladolid	229
	El paseo del Espolón en Burgos	237
	Un estudio de reforma de alineaciones en ciudad: la Casa de Correos y la Casa de Postas en la madrileña Puerta del Sol	241
<b>Capítulo cinco</b>	<b>Los ensanches de ciudades en la España del siglo XVIII</b>	259
	<b>Desarrollo y transformación de Barcelona</b>	265
	La política de embellecimiento; el proyecto de las Ramblas; la influencia de la emigración en la evolución de la vivienda; los cambios de ordenanzas y las fábricas de indianas; las últimas intervenciones en el siglo; el proyecto de la Explanada. Transformación y proyecto con motivo de la visita Real de 1802	265

	La política de embellecimiento en Barcelona: el proyecto de las Ramblas	275
	Las transformaciones en la ciudad antigua de Barcelona	281
	El crecimiento de Barcelona debido a la emigración y a las fábricas de indianas	286
	La influencia de las fábricas de indianas en la transformación urbana de la ciudad	295
	Las últimas intervenciones en el siglo propiciadas por los Capitanes Generales: el proyecto de adecuación de la Explanada	304
	Transformaciones y proyectos en Barcelona con motivo de la visita Real de 1802	308
	<b>Desarrollo urbano de Madrid en la segunda mitad del siglo xviii</b>	311
	Crecimiento hacia el norte, sur y este. La fiesta como recorrido de la ciudad: el uso de la misma	311
	El desarrollo urbano de Madrid en la segunda mitad del siglo xviii	313
	El crecimiento hacia el norte: el eje Montería-Red de San Luis-Hortaleza	321
	El crecimiento hacia el frente de los Prados	323
	El crecimiento de la ciudad hacia el sur	326
	Dotación y uso de la ciudad	326
	Localización de la industria y el comercio en el Madrid de la segunda mitad del siglo xviii	327
	La fiesta como recorrido en ciudad: itinerarios de corrajes, comitivas y cabalgatas	330
	La entrada de Carlos III en Madrid, en 1759	333
	Las fiestas de 1765	334
	Las fiestas de 1784	337
	La propuesta de un ensanche de Madrid en la segunda mitad del siglo xviii	344
	<b>El ensanche de Vitoria</b>	351
	La propuesta de Olagübel para la Plaza Mayor	351
	<b>El ferrial de Albacete</b>	356
	<b>El ensanche de la Marina de Tarragona</b>	358
	<b>La propuesta de una nueva población junto a Vigo</b>	369
	<b>La influencia del puerto de Santander en la organización de una nueva ciudad</b>	378
	La propuesta de ensanche de Santander, concebida desde la importancia del puerto	378
	<b>Valencia y el territorio de sus proximidades</b>	397
	El Grao y la colonización interior	397
Capítulo seis	<b>Las ciudades servicio en la España de la Razón</b>	409
	<b>El Lazareto de Mahón</b>	411
	Una investigación sobre la ciudad hospital	411
	El Lazareto de Mahón	423
	<b>El arsenal de Ferrol</b>	431
	Astillero, arsenal y almacenes, elementos de un programa de nueva población	431
	<b>La construcción de una utopía en las inmediaciones de Alicante</b>	463
	La nueva población de San Pablo o Nueva Tabarca	463
	<b>La ordenación del espacio en la bahía gaditana</b>	475
	El proyecto de la nueva población de San Carlos	475
	El proyecto de Francisco Sabatini	495
	El trazado de la población por Vicente Imperial Diguéri	501

## Capítulo siete

<b>La utopía en la España de la Razón</b>	505
El mito del buen salvaje y los Viajes Imaginarios	507
<b>La propuesta de Pedro Manuel de Ugarremendía para la reconstrucción de San Sebastián</b>	515
<b>La nueva población de San Juan de Aguilas concebida como puerto de la ciudad de Lorca</b>	529
<b>El proyecto de Mariano Tamariz para una ciudad militar: La colonia Fernandina en las inmediaciones de Sevilla</b>	543
La propuesta de una colonización particular en los márgenes del Guadalquivir: la nueva población «Fernandina» para antiguos soldados	543
<b>El puerto de la Paz en las inmediaciones de Bilbao</b>	549
<b>La reconstrucción de Sangüesa tras las inundaciones de 1787</b>	563
La reconstrucción de Sangüesa tras el desastre de 1787	563

## Capítulo ocho

<b>Territorio y ciudad en la España napoleónica</b>	567
La división de 1810 y 1812. El proyecto de anexión de Cataluña al Imperio. Las reformas urbanas en Madrid. Los proyectos en Valencia y Sevilla	569
La organización del territorio durante el reinado de José Napoleón	573
El Madrid de José Napoleón	578
Las intervenciones y transformaciones josefinas en otras ciudades españolas	594

## Anexo (tomo II)

<b>Relación de mapas, documentos y manuscritos sobre ciudades españolas que se encuentran en diferentes archivos</b>	
--	--

## Presentación del director general del Instituto del Territorio y Urbanismo

Este libro tiene su origen en un trabajo que, en su día, encargó al autor el Instituto del Territorio y Urbanismo con el fin de contribuir a la conmemoración «Carlos III y la ilustración», que se desarrolló en 1988, con motivo del bicentenario del fallecimiento del Monarca. Por imperativos de la programación de los actos incluidos en dicha conmemoración, hubo de desecharse el propósito inicial de que el texto sirviera de soporte y catálogo de una exposición sobre la materia, lo que ha determinado una ardua labor posterior para reformular su contenido en la forma que hoy se presenta.

El lector juzgará si el esfuerzo ha valido la pena. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, al incorporar esta publicación a su repertorio editorial, abriga la esperanza de aportar nuevas luces al conocimiento de la España «ilustrada», con una monografía que, por el volumen de fuentes utilizadas (en su mayor parte, directas), por la variedad de asuntos tratados y por el rigor metodológico que preside su elaboración, puede convertirse en referencia imprescindible para cualquier estudio sobre este período histórico. La Historia, una vez más, maestra de la vida, es decir, del presente. Leyendo las páginas que siguen, es difícil resistir la tentación de detenerse a cada paso para reflexionar sobre el proceso de «modernización» en que hoy estamos inmersos y

compararlo con el que tuvo lugar en España en la segunda mitad del siglo XVIII. Ciertamente, los datos son muy distintos; los problemas, en el fondo, quizá no lo sean tanto. Y, desde luego, los instrumentos para abordarlos se empezaron acuñar entonces, en el marco de lo que, más tarde, se llamaría la política de «fomento». El interés por la cartografía, como base imprescindible para el conocimiento del territorio y punto de referencia para cualquier actuación sobre el mismo; el impulso de las obras públicas, de las carreteras (con la construcción de las nuevas vías de acceso al mar desde la meseta) a los puertos, abrigándolos y ampliando los existentes, pasando por las obras hidráulicas, desde la obsesión arbitrista, todavía vigente en la época, de hacer navegables los ríos, hasta la pretensión, más realista, de contribuir al progreso de la agricultura; la preocupación por el conocimiento de la realidad a partir de la información proporcionada por los propios actores sociales, que está en la base de esa proeza institucional que supuso, con todas sus limitaciones, la formación del Catastro impulsada por Ensenada.

El hilo conductor de todas esas actuaciones es la ocupación racional («equilibrada», diríamos hoy) del territorio. Un territorio que cobra sentido en función de la población y que, sin ella, es «incompleto» o «insuficiente». Toda la legislación sobre nuevas poblaciones, recogida en la Novísima

Recopilación, está impregnada de un espíritu racionalista, que lleva a fijar el número de casas recomendable, la extensión de tierra de labor que debe repartirse a cada poblador y hasta el número de árboles que cada año debe plantar cada vecino. Algunas de estas disposiciones, pueden hoy sorprender por su ingenuidad (por ejemplo, la prohibición de casamientos con los naturales de las provincias limítrofes, para que éstas no se despueblen: n.º 28 Ley III, Título XXII, Libro VII) y, otras, nos resultan intolerables por su despotismo (prohibición de estudios en las nuevas poblaciones, «cuyos moradores deben estar destinados a la labranza, cría de ganados y a las artes mecánicas, como nervio de la fuerza de un Estado»: n.º 75 de la Ley citada). Otras, en cambio, resultan admirables por su buen sentido, como la obligación de conservar los árboles, «por la utilidad que rinde el arbolado» o la repoblación de la frontera (con Portugal) «por hallarse inculta y desierta en gran parte con descrédito de la Nación, al paso que la frontera opuesta se halla bien poblada, y llena de caseríos sobre las mismas tierras» (Ley VI, Título XXII, Libro VII).

El aumento de la población se tradujo en la necesidad de ordenar el proceso de colonización de nuevas tierras, pero hizo también ineludible acometer los problemas derivados del ensanche de las ciudades y la mejora de las condiciones de sus

núcleos históricos, con una política de «embellecimiento», que no buscaba sólo la satisfacción de una sensibilidad artística sino también la promoción del bienestar.

Las poblaciones, viejas o nuevas, son los núcleos que articulan el territorio y los caminos son los ejes que lo vertebran. Por eso, se recomendaba que las nuevas se situasen en los caminos reales o inmediatas a ellos. Y ¿con qué criterio construir los caminos? El arbitrio tardío produjo ideas tan locas (¿gentiles?) como las del padre Sarmiento, quien propuso que los caminos nuevos no debían llevar a ninguna parte, porque así podían contribuir al crecimiento de zonas marginadas, mientras que las bien comunicadas tenían ya una economía suficientemente desarrollada.

De todo ello, encontrará abundante información el lector de este libro, que no sólo interesa por lo que enseña sino por lo que sugiere.

El «sueño de la razón produce monstruos», como demuestran las espeluznantes pinturas de Goya, quizá levantando acta del fin de una época. El sueño de un orden ilustrado también los produjo. Pero esos sueños son también (y todavía) los nuestros.

**Angel Menéndez Rexach**  
Director General del ITUR

Madrid, marzo de 1991

## Prólogo

Sólo una gran deferencia del autor, puede explicar que el prólogo de este libro sea mío. Una deferencia que supongo apoyada, en este caso, no tanto en mi cualificación personal, referida al tema del propio libro, como en nuestras contrastadas coincidencias del interés más bien apasionado, y de reflexión, más bien desapasionada, sobre las formas de entender y de hacer la historia urbana. De entenderla y de hacerla como recreación de lo ocurrido, pero, sobre todo, como modo de comprender la realidad que tenemos delante, cuyo tratamiento constituye otra de nuestras tareas. Porque si bien se puede entender la historia como algo referido fundamentalmente a lo desaparecido, más interesante resulta entenderla como el modo de conocer el proceso de formación y transformación de lo que nos rodea. Así, hacer historia urbana es conocer el proceso de formación y transformación de las realidades urbanas que tenemos ante nosotros, lo cual nos permite comprender mejor su situación actual, e incluso, nos habilita para enfrentarnos con su tratamiento en mejores condiciones de empatía. Pero eso sí, lejos de nosotros cualquier tentación de buscar en la historia, los fundamentos epistemológicos de una nueva y segura metodología de la intervención urbanística, que viniera a suceder a las defenestradas fundamentaciones de décadas pasadas,

orgullosamente asentadas en la pretendida incuestionabilidad de la ciencia. Porque sabemos que la historia, al liberarnos de los determinismos propios de la herencia positivista, no nos provee de un nuevo arsenal de leyes, reglas, criterios o guías para la acción, ni puede ser invocada para garantizar el indiscutible acierto de las intervenciones.

Pero además de esos campos de coincidencias generales, el campo temático concreto de este libro, es también lugar de una nueva coincidencia, ya que en la escala limitada en que se desarrolla mi actividad de historiador interesado, he entrado en más de una ocasión en contacto con el riquísimo y apasionante panorama de los planteamientos conceptuales alumbrados en su momento, al contacto con los problemas urbanos y territoriales surgidos en el siglo XVIII español. Era inevitable, puesto que constituyen el entramado básico de todo intento de aproximación a la comprensión de unas formaciones y unas transformaciones urbanas y territoriales que se dan en ese período, y cuya importancia no puede ser dejada a un lado por quien quiera contribuir, aunque sea modestamente, a desarrollar la aludida tarea de entender y de hacer la historia urbana de este país.

Entré incidentalmente hace unos años en el XVIII, a

través de las infraestructuras, en un trabajo que permanece inédito por inescrutables designios de la administración de la Comunidad de Madrid. Hermosos planos suavemente coloreados mostraban un sorprendente repertorio. Allí estaban los arrecifes de los caminos reales, con pavimentos pétreos por primera vez desde los romanos, con sus contrafuertes en las rampas a media ladera, sus puentes y sus alcantarillas, para sustituir a los deleznales caminos medievales. Y también esos locos canales saltando por encima de los ríos a través de majestuosos puentes, sobre cuyos pretilos aparecían las velas de los barcos que iban a utilizar para transportar mercancías en una España más dinámica. Extensos mapas referían a los territorios circundantes, el variado conjunto de unas obras que se encadenaban con otras, en lógicas secuencias de movilidad, acceso, irrigación, cultivo, habitabilidad, comercio, descanso, almacenaje, molienda, fabricación..., sentando muchas veces, las bases de un orden territorial que modificó poderosamente las condiciones naturales y sin cuyo conocimiento no pueden entenderse muchas de las circunstancias de la situación actual de esos territorios. Y junto con ese acervo documental (que permitía el contraste directo de los proyectos con la realidad perviviente) estaba el ingente conjunto de las recomendaciones, advertencias y providencias, contenidas en informes,

discursos, oraciones y memorias, dentro del cual resultaban especialmente reveladoras las disposiciones reales, repetidamente insistentes en planteamientos de conjunto y en visiones geográficas de amplio ámbito. Así, la Ordenanza de Intendentes de Fernando VI, como explícita expresión de una voluntad de planteamiento global y sistemático de un programa nacional de actuación en materia de obras públicas.

Desde entonces empezó a interesarme la confluencia de enunciados, programas y actuaciones tan diversos y heterogéneos, pero a la vez, tan integrados en esa coherente globalidad que puede llamarse el proyecto ilustrado. La coronación y paso del puerto de Guadarrama, por medio de una carretera de innovadora técnica constructiva, o la realización del completo y exacto mapa de España, son dos exponentes bien visibles de esa heterogeneidad de tareas, en la que se inscriben carreteras, canales y presas, nuevas poblaciones, puertos, drenajes, arsenales, fábricas, ensanches y paseos urbanos. Menos inmediata de percibir era, sin duda, la mencionada coherencia global. Yo sólo la había vislumbrado, cuando la empecé a encontrar lúcidamente enunciada, analizada, explicada y documentada en los trabajos de Carlos Sambricio.

El se había adentrado tiempo atrás en el XVIII, a través de la arquitectura, desde una tesis doctoral dirigida en 1975 por un gran maestro común: Fernando Chueca. Pero desde la arquitectura había pasado a la ciudad y al territorio, al papel de la ciudad en la ordenación del territorio, en trabajos como «El urbanismo de la Ilustración», «Urbanismo y territorio en la España del siglo XVIII», «La Ordenación del territorio como utopía real en la España de la Ilustración», o «Evolución del espacio urbano de la Ilustración», que a lo largo de más de una década, preparan el camino de esta madura obra que el lector tiene ahora en las manos. Así podemos saber ahora con claridad, cómo las cosas están efectivamente encadenadas. Porque la indagación de Sambricio, muestra cómo parte todo de la conciencia de la necesidad de poner remedio a los males del país, de fomentar la riqueza de la nación, de mejorar las formas de explotar sus recursos, de aumentar el comercio, los centros de mercado y la circulación de la moneda, de intensificar los cultivos, de hacer fábricas. Lo cual se traduce en la creación de una red principal de carreteras modernas, base de las actuales, en el suelo de los canales, interrumpido por la aparición del ferrocarril, en los programas de colonización con sus nuevas poblaciones, en la potenciación y embellecimiento de las grandes ciudades existentes,

en la creación de nuevos centros urbanos especializados. Todo ello aparece así tramado al servicio de una idea unitaria.

Pero hay más. Porque lo que el autor pone de manifiesto, al estudiar las materializaciones concretas y localizadas de ese programa general, es una nueva coherencia que resulta, como él mismo dice, de una experimentación realizada con una visión global de España, deducida de ese programa económico, y con una visión espacial que supera las individualidades de cada realización y las integra en conjuntos urbano territoriales de orden superior. Ello se descubre a través de sutiles relaciones, que el autor muestra atractivamente, inmersas en esa tarea de «reordenación de la naturaleza» que se inició en aquel período.

La intención y el programa del libro están contenidos en el primer capítulo. En él se aborda sintéticamente la explicación de las claves interpretativas utilizadas para entender la idea urbana de la Ilustración y su concepción como parte de la solución de los problemas del país, subordinada al programa general del gran proyecto económico.

Después, los capítulos siguientes, desarrollan

variados aspectos sectoriales claves de ese programa, y aportan ciertas interpretaciones, también sectoriales, paralelamente a corroboraciones particulares de la idea general. Puede decirse que cada uno de ellos es, en sí mismo, una penetrante monografía y una estupenda lección, sólidamente apoyada en una documentación rigurosísima, cuya sola publicación constituiría por su parte, una contribución fundamental para ese conocimiento de los planteamientos urbano-territoriales en el siglo XVIII español.

Para terminar, me parece oportuno recordar que, en 1986, cuando Sambricio dio a la luz su gran obra sobre la arquitectura española de la Ilustración, decía Rafael Moneo, prologando entonces aquel

libro, que con él se cerraba la etapa de juventud del autor, cuya carrera y cuya vocación, hacían esperar con ansiedad y confianza a un tiempo, el trabajo de su inmediata madurez. Pues bien, cumpliendo la misma función prologadora, me ha correspondido a mí la satisfacción de poder anunciar ahora, que esto es precisamente lo que acaba de llegar, colmando aquellas expectativas, porque ciertamente, ante lo que nos encontramos, es sencillamente, ante una redonda obra de madurez. Por ello, la lectura de este libro (y su visión) constituye una auténtica satisfacción intelectual, de la que me congratulo en dar fe.

Fernando de Terán.

## Introducción

A la vista de algunas de las ideas que, sobre el concepto de territorio o ciudad, se definieron en la segunda mitad del siglo XVIII, parece difícil no interesarse por el tema: *una ciudad se construye una sola vez y para miles de años* se dijo, por ejemplo, cuando se reconstruye la ciudad de San Sebastián, tras la destrucción de 1813; la idea de Turgot, *hacer al hombre dueño de la naturaleza en la práctica*, fue retomada por los ingenieros militares responsables de los trazados de canales y caminos y, por lo mismo, *oponerse al progreso del desorden...* fue la idea de partida de quienes dieron al traste con el caos existente en la trama barroca, organizando una nueva forma de vida urbana. ¿Cómo surgió esta mentalidad; cómo se difundió y se aplicó en los proyectos que se concibieron en la España Ilustrada?

Entiendo, y uno de los objetivos del presente trabajo es, precisamente, estudiarlo, que la realidad urbana cambió entre 1750 y 1814. Varió la idea de territorio; se estableció una nueva forma de intervenir en la naturaleza, coherente con la pretensión de lograr riqueza; se actuó en los viejos cascos urbanos (organizando paseos, cambiando alineaciones, trazando nuevas vías o construyendo equipamientos) tanto desde la idea de embellecer la

ciudad como desde la intención por condicionar el espacio urbano a un estricto programa de necesidades... de manera que tanto la nueva ordenación del territorio como la imagen de la ciudad ilustrada fueron consecuencia (y reflejo) del proceso de racionalización reformista que quiso dar fin a los llamados *males de España*.

España quiso ser aquel país que Newton había descrito y que Descartes había descubierto, tal como definiera el economista. Aspiró a ser tanto lugar donde se creara riqueza como el espacio donde, por fin, se alcanzase la deseada *felicidad del individuo*. Y fueron no sólo los ingenieros militares o los arquitectos quienes formularon propuestas sino que también vecinos (recordemos el llamado Manifiesto de los 77, tras la destrucción de San Sebastián), propietarios de suelo urbano (las figuras de Pelegrín Bastero o de Camps, en Barcelona, son significativas) o reformadores políticos, criticaron la situación existente, proponiendo actuaciones concretas; y quien, interesado por la literatura política de la segunda mitad del siglo XVIII, repase lo que en su día quedó definido como *projectismo como género* constatará cómo el rechazo no se dirigió sólo contra una realidad urbana —entendida como paradigma de desorden—, sino que, por

ejemplo, ante la despoblación existente en amplias zonas del país se apuntó la necesidad de su colonización —en la pretensión de crear así riqueza— para lo que se proponía una estructura espacial que poco tenía que ver con la existente. En las páginas que siguen pretendo comprender de qué modo dichas ideas se concretaron en reformas urbanas, en propuestas de nuevas poblaciones o proyectos de colonización de zonas despobladas. Podría pensarse que los debates y las polémicas sobre estos temas se reflejaron en las actas de comisiones de la Academia de San Fernando. Sin embargo la contradicción aparece cuando, al estudiar los datos de dicho archivo, comprobamos lo ajena que fue esta problemática a los planteamientos de la Academia, ocupada más en difundir un cambio, no tanto en el gusto como en las propias costumbres, de los habitantes, al proponer una nueva utilización del espacio arquitectónico.

Sería un error creer que hubo, en aquellos años, un texto, una idea abstracta capaz de guiar a la Razón en este tema; por el contrario, las intervenciones se hicieron desde supuestos parciales (parcial fue la política de embellecimiento, como también lo fueron las modificaciones establecidas desde

criterios de higiene o las propuestas definidas desde una política económica que pretendía la organización y puesta en práctica de lo que se ha llamado las *ciudades-servicio*, encontrando tan sólo en torno 1825 una primera discusión sobre cómo deben ser las poblaciones, cómo deben ser sus calles y sus plazas, cómo sus viviendas o dónde situar sus equipamientos. Es cierto que hubo propuestas utópicas, ajenas por completo a la realidad reformadora, que hicieron genéricas y poéticas descripciones de soñadas comunidades. Pero el hecho fundamental radica en que cuando nos enfrentamos al estudio del territorio y ciudad en la segunda mitad del XVIII debemos hacerlo desde planteamientos formulados de manera inconexa, sin agrupar en un *corpus* teórico urbano, donde cada proyecto fue respuesta concreta a un problema específico. Hablar entonces de *urbanismo ilustrado* sería todavía una precipitación —la intervención en la ciudad y en el territorio, como ciencia urbana, solo apareciera décadas más tarde— y entiendo que quien quiera enfrentarse a los problemas que se derivan del análisis urbano deberá hacerlo desde el análisis concreto de la situación específica. Y lo que a continuación sigue —un estudio sobre la casuística que se presentó en la España de aquellos años— valorado de forma global, refleja sólo mi propio

proceso de abstracción, mi preocupación por construir una teoría sobre cómo se valoró y cómo se intervino en el espacio urbano de aquellos años; por conocer cuáles fueron los mecanismos de actuación, qué valor tuvo el diseño urbano y cuáles los elementos que definieron el concepto *programa de necesidades*.

Desde esta reflexión, lo primero que interesaría es comprender de qué forma llegaron los supuestos reformistas a quienes actuaron en la ciudad y, en segundo lugar, conocer la formación de los que intervinieron. El primer tema es complejo y, de hecho, significaría no sólo volver al debate kantiano sobre *qué es la Ilustración* (entendida como voluntad de saber o, por el contrario, como deseo de reflexión?) sino, incluso, participar —aunque sólo fuese como espectadores— en la polémica Foucault-Habermas sobre la racionalidad de la Ilustración. Podríamos señalar —de acuerdo con la idea que no pudo haber proyecto de sociedad emancipada sin extensión de racionalidad a todo el espacio de lo político y de la vida cotidiana— que nuestro interés oscila entre el concepto de *sapere aude* y la voluntad por encontrar las bases de un cambio económico; pero la realidad, mi realidad, es que desde las contradicciones del saber ilustrado

(los proyectos pertenecen a diferentes culturas y se conciben desde lenguajes distintos) quisiera poder explicar cómo se valoró tanto territorio como ciudad. Por ello, desde el deseo de transportar al lector más allá de los libros o de los documentos, mi intención ha sido estudiar procesos y no objetos.

Es evidente que, entre otros problemas, hubo contradicciones entre las distintas actitudes y por ello es fácil entrever saltos adelante y atrás en aquel panorama general, quizá el porqué se deba a que fueron respuestas concretas dadas, desde diferentes culturas, a problemas propios. Concebido entonces el trabajo como conjunto de ejemplos, cada uno de ellos encierra una casuística diferente por cuanto son respuestas formuladas desde culturas específicas; así, al estudiar lo que significó el Lazareto de Mahón, por ejemplo, he tenido que enfrentarme al saber higienista del momento; al tratar de la colonización de Sierra Morena, consultar los tratados económicos que proponían aumentar la rapidez de circulación de moneda, por cuanto que fue en estos donde se teorizó sobre la necesidad de crear nuevos caminos o fundar nuevos mercados; al analizar el Arsenal de Ferrol, o los estudios sobre la construcción de buques en aquellos años, entrando incluso en aspectos aparentemente técnicos como



podiera ser el diseño de los diques de carenar o el porqué de las bombas de fuego, ¿significa esto que el trabajo debe entenderse desde la historia local, desde la erudicción parcial? En todo caso no ha sido esa mi pretensión puesto que cada caso se ha intentando plantear como un problema, buscando ser no tanto el estudioso erudito, como entender que el papel del historiador debe ser, como se ha señalado, recomponer el *puzzle*, entender de los fragmentos historizados y mostrar algo que sea más que la suma de los fragmentos.

En otro momento (en mi trabajo *La Arquitectura de la Ilustración*) estudié cómo algunos arquitectos se enfrentaron al saber barroco, proponiendo un debate sobre el sentido de la historia, discutiendo sobre el lenguaje clásico, polemizando sobre el ideal clasicista o la difusión de nuevas tipologías arquitectónicas... Aquella fue mi primera aproximación al estudio del pensamiento arquitectónico en la España Ilustrada, y pudo señalarse, por alguno, que la visión era parcial e incompleta; cierto, pero mi deseo no fue analizar la totalidad del panorama arquitectónico y sí comprender de qué modo se configuró el *Saber* ilustrado en arquitectura, de qué forma éste planteó

problemas de naturaleza distinta a los que optaban por el conocimiento barroco. Si entonces el debate se ubicó en la Academia - discusión en la que los ilustrados de la época ni entraron ni comprendieron, como he señalado al comentar las opiniones de Jovellanos sobre arquitectura— y se argumentaba con ideas concebidas en Francia e Italia, la gran sorpresa que aparece al estudiar cuáles fueron las opiniones sobre territorio y ciudad es doble: por una parte, fue la casi totalidad de la sociedad ilustrada de aquellos años quien participó en el debate opinando, eso sí, desde parcelas concretas; por otra, apenas hubo partidarios de un saber pretérito dado que, en síntesis, no se había desarrollado un cuerpo teórico sobre la ciudad.

El primer aspecto —la participación de la sociedad en el debate— se refleja al estudiar no sólo la cartografía, los documentos de archivo o los libros editados, sino y sobre todo la prensa de aquellos años. Si alguna novedad puede ofrecer este trabajo entiendo que es haber querido complementar la documentación formal con las opiniones y críticas aparecidas en la prensa periódica. Para conocer, por ejemplo, el sentido de los canales —y cómo repercutió su construcción en la cultura española—

interesa conocer tanto los proyectos de Lemaire, las traducciones de los economistas o los estudios sobre ingeniería hidráulica como tener noticia de cómo se organizó la sociedad por acciones que se propuso, por ejemplo, en el canal del Manzanares; saber cuáles fueron las condiciones pedidas por los inversores privados para llevar las obras a término o leer la dura crítica que Cadalso hace, en sus *«Cartas Marruecas»* a lo que él llama *la canalística*. Si los datos que existen en los archivos y bibliotecas reflejan el saber positivo de la época, los segundos, por el contrario, son testimonio de cómo aquella sociedad vivió el cambio, de cómo llegó incluso a comprometerse y de cuáles fueron las expectativas que vieron en aquellos proyectos. Podríamos, así, esbozar un tema que entiendo importante: cómo se gestó la nueva forma de entender los problemas urbanos, precisando en qué medida las experiencias francesas o italianas repercutieron en las realizaciones españolas.

Demasiado a menudo, las referencias a un saber ajeno gravitan sobre el siglo XVIII español y de forma sistemática se citan influencias italianas o francesas. En el estudio de las ciudades españolas de estos años, son frecuentes las referencias a los textos

franceses. Laugier, por ejemplo, ha sido utilizado por algunos historiadores locales como auténtica panacea capaz de justificar cualquier actuación, olvidándose, en mi opinión, de dos hechos importantes: en primer lugar, que cuando Turgot comenta: *Newton describió el país descubierto por Descartes*, no se refiere, obviamente, a ninguno en concreto, sino que entiende que aquel es el País de la Razón; y en este sentido tan país de la Razón pudo ser España como Francia o Italia, y los problemas de ordenación del territorio, la voluntad por establecer una red de caminos o la política de lazaretos, fábricas, hospitales o la definición de nuevos ágoras, la construcción de *Nuevas Romas*, fue común a todos los países. En segundo lugar, sería conveniente recordar cuál era la cultura de los ilustrados españoles. Quien lea, por ejemplo, la correspondencia existente entre Cavanilles con Viera y Clavijo verá, con asombro, cuáles eran los seminarios científicos que frecuentaban en París, cuál la relación que mantenían con Bosarte, entonces residente en Viena, o cuál el conocimiento que tenía Roda sobre problemas de arquitectura y ciudad; incluso podría citarse cómo fue un español: Agustín de Bethencourt quien dio a conocer en Francia determinado tipo de máquinas de vapor;

conocimiento, podría decirse, obtenido en Inglaterra. Ello no quita para que los españoles de aquellos años fuesen partícipes de la gran aventura intelectual que fue la Ilustración.

Mi pretensión de estudiar la valoración de territorio y ciudad que se tuvo en esta época, forma parte de un más amplio proyecto de investigación que alguna vez quisiera ver conluido y que comprendería no solo un tercer trabajo —por fortuna, ya casi terminado— en el cual me enfrento al tema de la arquitectura efímera (qué fue la fiesta en ciudad, cuál el uso cotidiano del espacio urbano y cómo éste evolucionó a lo largo de casi setenta años) sino también una cuarta monografía, apenas iniciada, en la que quisiera tratar un aspecto bien distinto y poco estudiado hasta el momento: la vivienda; su evolución a lo largo del período; la adopción de los modelos propuestos por la tratadística; su estudio en el interior de la Academia; su transformación en ciudad...

Quisiera agradecer las múltiples ayudas y consejos recibidos durante años. Gracias a la financiación del Instituto del Territorio y Urbanismo, colaboraron, en la búsqueda de documentación, un equipo de

investigadores compuesto por Belén Izquierdo, Purificación Pérez, Teresa Pérez, Pilar Piñol, María Canosa, Margarita Montero, Frutos Pozas y Paloma Ramos. A todos ellos deseo agradecer su colaboración, y muy especialmente a Paloma Ramos que actuó en esta ocasión de coordinadora del equipo y en otras muchas de amiga y asesora en la elaboración del texto. Quiero agradecer a Damian Quero, Ignacio Quintana y Juan Zumárraga su apoyo para llevar adelante el proyecto; al CEHOPU y a su gerente su ayuda material al facilitarme el acceso a sus fondos documentales y acceder a financiar, llegado el extremo, las fotografías necesarias; a José María Ezquiaga sus conversaciones y a Margarita Vázquez de Parga las facilidades dadas para poder desarrollar trabajos de investigación en Archivos. Deseo agradecer igualmente a Elena Santiago, de la Biblioteca Nacional, la valiosísima colaboración que en todo momento me ha brindado, del mismo modo que también quiero agradecer a María Luisa Martín Meras —así como a todo su equipo del Museo Naval— las facilidades que en todo momento he recibido en su archivo. No quiero y no debo olvidar en mis agradecimientos a los fotógrafos que colaboraron en el trabajo, muy especialmente a Carlos Mengs, del servicio geográfico del Ejército,

sí como al responsable archivo del Ayuntamiento de Tarragona, quien ante una carta solicitando ayuda documental me remitió a vuelta de correo una excepcional documentación sobre las transformaciones urbanas en aquella ciudad. Pilar Ferrero pasó a máquina no sólo el texto definitivo sino una larga serie de borradores. A todos mi agradecimiento y reconocimiento.

Un esquema del presente trabajo fue presentado, en 1985, como Proyecto de Investigación en la Oposición a la Cátedra de Historia de la Arquitectura y del Urbanismo en la Escuela de Arquitectura de Madrid.

Carlos Sambricio  
Madrid, Diciembre de 1990

**Territorio y ciudad en la España  
de la Ilustración**

## Capítulo uno

La idea de Territorio  
en la España de  
la Razón

«Newton describió el país descubierto por Descartes», había señalado Turgot al comentar el alcance de la Razón en la segunda mitad del siglo XVIII<sup>1</sup>, y nosotros podemos añadir cómo algunos, ante la nueva imagen, intentaron establecer desde la arquitectura el modo que permitiese al hombre «...ser amo de la naturaleza en la práctica». Al estudiar el origen de la idea urbana de la Ilustración vemos cómo, en la pretensión de remediar los «males de España», hubo quienes ofrecieron soluciones concretas, opciones deductivas basadas en el método de Descartes, a problemas específicos, al reflejar en la literatura política proyectos de reforma de distinta índole. A menudo sus autores, funcionarios o empleados de la propia Administración, conocedores de sus defectos y torpezas, eran quienes formulaban propuestas sobre el modo de solventarlas en base a datos o fuentes documentales de la propia Administración, cuando no reflejaban en sus escritos opiniones ya existentes. Autores de un género concreto, el del proyectismo<sup>2</sup>, sus *Advertencias, Diseños, Manifiestos, Medios, Memorias, Observaciones, Planes, Política, Reflexiones, Proporciones, Proyectos, Remedios, Reformas, Síntesis, Teorías, Tratados...* apenas ofrecen elementos de interés al estudioso del hecho urbano, puesto que sólo en contadas ocasiones comentan el cambio que se debía producir en la arquitectura o definen la necesidad de un espacio urbano acorde a los nuevos servicios y funciones. Pero, frente a la labor que éstos desarrollaron, hubo también otro esquema, basado en la opción experimental, que enfrentó los problemas de España a una visión más global, más total, a partir de la cual las soluciones implicaban una distinta imagen de ciudad, así como otra valoración de la idea de territorio.

Indiferentes a las reformas abstractas, los tratadistas

se enfrentaron a problemas tan específicos como la circulación de dinero, el establecimiento de la red de caminos, el tráfico de trigo o la colonización de amplias zonas del país con el propósito de incrementar las tierras cultivadas, creándose nuevos mercados y facilitando el tráfico de la moneda. Aparecía así, invariablemente en estos textos, la figura de un núcleo urbano o de un conjunto arquitectónico, como parte de la solución al problema. Y si bien no se detallaba su trazado formal sí se especificaba claramente el programa de necesidades que ésta debía cumplir. De este modo, y puesto que la preocupación fundamental era fomentar la riqueza de la nación, el espíritu que planteaba la necesidad de incrementar el número de fábricas implicaba el análisis de su ubicación, atendiendo a las diferencias específicas que caracterizaban cada proyecto, según fuese su función. Ante la pretensión de potenciar el comercio existente entre ciudades y puertos y el problema que supone definir el tipo de viviendas que se deben construir en las zonas hasta entonces despobladas (y que ahora se quiere colonizar), se inicia una discusión entre los ingenieros militares, auténticos artífices del cambio, sobre la conveniencia de ciertas tipologías de vivienda, sobre la configuración morfológica de las poblaciones, sobre el trazado de los nuevos puertos (y atarazanas), sobre arsenales, fábricas, molinos o posadas..., a la vez que se cuestiona el concepto mismo de ciudad y su imagen, de manera que las propuestas barrocas para núcleos urbanos de nueva fundación, definidas sólo pocos años antes, aparecían ya como obsoletas y alejadas de cualquier posibilidad de modificación que no supusiese un cambio total. Sucedió, sin embargo, que algunos, en su deseo de remediar la situación económica fomentando la riqueza de las naciones, confundieron el cambio

1. J. F. Faure-Soulet, *Economía Política y progreso en el siglo de las luces*. Madrid, 1974, núm. 19.

2. J. Muñoz Pérez, *El proyectismo como género en «Revista de Estudios Políticos»*, núm. 81, 1955 pp. 169-195. Al margen de las numerosas bibliografías sobre

Hacienda y Economía del siglo XVIII (M. Colmeiro Penido *Biblioteca de los economistas españoles de los siglos XVI, XVII y XVIII*, ed. 1979; J. Lasarte y otros. *La*

*Hacienda en la bibliografía de 1700 a 1845*, Madrid, 1980) es importante consultar la obra de F. Correa Calderón *Registro de Arbitristas, economistas y reformadores*

que debía producirse en la imagen urbana con un retornar al mito de la comunidad soñada; y sabemos que hubo quienes, en la segunda mitad del siglo XVIII, repitieron los esquemas esbozados en los primeros años del siglo por los partidarios de la ciudad comunitaria, trazando la imagen del sueño tanto tiempo mantenido por el hombre, sin comprender que la visión de la utopía significaba, en su concepción barroca, un ideal superado por el tiempo. Concibieron relatos novelados y redactaron escritos sobre un pasado donde el Estado, que todavía no había adquirido el Poder que define los primeros años de la segunda mitad del siglo XVIII, establecía modelos de sociedad, no desde los símbolos de ordenación social (de la relación entre los hombres), sino desde la reflexión sobre la ciudad que Hobbes había definido en su *Leviatán*. Conscientes de que la organización social se identifica con el monstruo bíblico cuyo poder «...no admite paz en la Tierra», y aceptando que «...sólo la cólera en Dios puede contra él»<sup>3</sup> los autores de estas utopías desarrollaron sus propuestas basándose en la negación de una realidad existente sólo en el pasado, y únicamente comprensible desde el rechazo a la ciudad de Hobbes, desconociendo, en cambio, el estudio de la nueva comunidad definida por los economistas partidarios del nuevo orden.

32 Testigos de cómo la idea de Estado había sido identificada con la de Ciudad, la única forma de escapar a tal situación consistía —según ellos— en organizar una sociedad donde un cambio en las leyes pudiese modificar las relaciones entre las personas. «La multitud así unida en una persona se denomina Estado, en latín Civitas. Esta es la generación de aquel, al cual debemos... nuestra paz y defensa»<sup>4</sup>. Enfrentados no sólo a las leyes sino a un concepto, el de *Ciudad*, que significa el sometimiento a las mismas, la utopía tardobarroca

acepta, sorprendentemente, elementos de la Razón ilustrada, de forma que frente a una reacción de la *Ciudad* se manifiesta también la confianza en la capacidad del hombre para organizar colectivamente su felicidad.

A diferencia de aquellas utopías pesimistas del siglo XVII (donde el sueño establecía una marginación ideal de la sociedad, creando núcleos aislados y perdidos en el territorio), la propuesta tardobarroca desconfía del hombre y, lejos de valorarlo como un ser capaz de razonar, y por tanto, de superar el miedo a los viejos mitos, duda del comportamiento individual del mismo, estableciendo normas estrictas. Para estos autores, el sueño comunitario surge del enfrentamiento de dos enemigos: del Estado-Ciudad y, sorprendentemente, del propio individuo. La respuesta al primero es el establecimiento de un núcleo ajeno a las tensiones existentes en el Estado; frente al segundo, la definición de normas de comportamiento social y jerárquico que imposibiliten el desarrollo de la Razón.

No advierten estas propuestas que, a comienzos de la segunda mitad del siglo XVIII, es el propio Estado quien propone otra utopía donde la preocupación fundamental no se centra en la dignidad del individuo, en su independencia, sino en el intento por establecer un nuevo orden económico basado en la riqueza de las naciones. Por ello, diferenciándose tanto del sueño que formula el Estado como del ideal que surge frente a *Leviatán*, se formula la propuesta de una comunidad consistente no en un modelo concreto, la ciudad perdida identificada como reducto de aquellos pocos felices que habían podido huir de la estructura barroca, sino en la definición de un orden nuevo sobre una Nación o Estado. La diferencia es notable: frente al núcleo aislado, se

propone un amplio territorio con una estructura de poder alternativa a la existente. Negando de ese modo la identificación Estado-Ciudad, el tema central radica en demostrar cómo la jerarquía urbana puede evolucionar: es cierto que también ahora se describen ciudades trazadas a cordel, de planta regular; pero, paralelamente, existe una visión del territorio, del espacio, como nunca hasta el momento se había imaginado. Y si, por ejemplo, comparamos los proyectos formulados en la romana Academia de San Luca, en los Concursos Clementinos de 1732<sup>5</sup>, con las propuestas de los autores de estas utopías vemos con sorpresa cómo la característica fundamental radica en el cambio de programas existente: frente a pequeñas ciudades-puerto se oponen, veinte años más tarde, proyectos sobre grandes territorios donde se valoran tanto las provincias como los distritos o las ciudades, sin diferenciar si son grandes o pequeñas<sup>6</sup>, dado que ahora el sueño no define una comunidad aislada y específica sino, por encima de todo, determina las relaciones que deben existir en el seno del propio Estado.

El deseo, pues, de estos proyectistas tardobarrocos es reorganizar el propio Estado definiendo el modo en que deben comportarse los individuos, pero sin entrar en discusión sobre la política económica que deberá llevarse a cabo. Para ello proponen como

principales virtudes el orden y la simetría, de forma que la voluntad de aplicar el espíritu geométrico se observe no sólo en el trazado de la ciudad sino y sobre todo, en la rígida reglamentación que se impone a los individuos de estas comunidades. En España hubo también quien soñó con ofrecer un modelo distinto de las reformas esbozadas por los proyectistas, y propuso para ello un modelo de sociedad. En este sentido, el texto de *Sinapia*, encontrado recientemente en el Archivo de Campomanes<sup>7</sup> es claro: aparentemente consiste en la descripción de un remoto país y reseña, de este modo, su organización. En realidad no es difícil advertir que la propuesta se refiere a una España imaginaria, opuesta a la España real (descrita como una «península en Tierra Austral») y a sus problemas sociales, económicos, políticos, religiosos o culturales.

Desde el inicio, la descripción que se ofrece de *Sinapia*, estudiada por el profesor Miguel Avilés<sup>8</sup>, choca con la tradicional organización de un país puesto que, según señala, la península queda dividida «...a escuadra y cordel en nueve cuadrados iguales, correspondientes a las nueve provincias de *Sinapia*», para añadir a continuación, «...cada provincia se divide en cuarenta y nueve cuadrados menores, correspondientes a los cuadrados de otras tantas ciudades. A su vez, cada uno de estos distritos

5. P. Marconi, A. Cipriani, E. Valeriani, *I disegni di architettura dell'Archivio Storico dell'Accademia di San Luca*, Roma, 1974, del número 377 al 408.

6. Ver también en el Concurso Clementino de 1739, números 438 al 452. Sobre el Concurso Clementino de 1732, ver el artículo de Paolo Micalizzi «Arte, scienza e città nei temi del Concorso Clementino del 1732» en *Storia della Città*.

7. J. Cejudo López, *Catálogo del Archivo del Conde de Campomanes*, Madrid, 1975, pág. 34, sig. 8-17.

8. M. Avilés, *Sinapia: Una utopía española del Siglo de las Luces*, Madrid, 1976.

especiales (1500-1936). Madrid, 1981. Un ejemplo de «Advertencia» es el publicado por José Campillo (en edición de A. Elorza) *Lo que hay de más y de menos en España*

para que sea lo que debe ser y no lo que es (Madrid, 1969).

3. C. Moya, *De la ciudad y de su razón*, Madrid, 1977, pág. 161, la cita a Job

(11,21-26) aparece en el mismo, así como la referencia al texto de Hobbes *Leviatán o la materia, forma y poder de una república eclesiástica*. México, 1940, pág. 337.

4. *Ibid.*, pág. 161. Cita Hobbes. Op. cit., pág. 141.

se divide en otras cuarenta y nueve circunscripciones, también cuadradas: son el territorio de las villas»<sup>9</sup>. Es evidente que para su autor la ley natural es el soporte sobre el cual se argumenta y establece el orden en la sociedad: tomándola como substrato, la imagen que propone es la de una sociedad justa, donde la división en cuadrados se identifica con la perfección del hombre, tal cual nace en la naturaleza, y la idea del individuo libre de convenciones de orden social define un entorno donde ahora su libertad y su independencia le pertenecen. Al plantear cómo la naturaleza es «...una, constante e invariable»<sup>10</sup>, las ciudades que se establecen no presentan diferencias entre sí, puesto que al estar basada la sociedad en la Verdad, si bien puede ocurrir que «el hombre abandone la verdad —en cuyo caso podría definir diferentes entornos— puede suceder que existan varios modelos de ciudades perfectas puesto que, aun así, ésta», la verdad, «no sucumbirá».

¿Cómo explicar entonces tal aparente contradicción? Según el autor de *Sinapia*, en el país existen dos tipos de comunidades —y así se describen— que tienen su origen en dos tipos de actividades diferentes. Existe entonces una sola verdad, pero dos funciones distintas generan dos tipos de espacios: por una parte se define la ciudad, el núcleo urbano, donde se fomenta el estudio de los oficios entre los jóvenes y, paralelamente, existe un tipo de organización rural donde la agricultura y el campo son los elementos que regulan la vida<sup>11</sup>. De cualquier forma —y aun cuando apenas existan diferencias en el planteamiento de una y otra— la comunidad definida debe ser económicamente autosuficiente, generando riqueza desde su propio entorno. No se concibe pues, en el texto de *Sinapia*, que el territorio sea un valor definido por la

economía o por el análisis específico de la red de transportes, sino que, por el contrario, se minimiza frente a la ciudad; de forma que, al efectuar la extraña división de nueve grandes cuadrados, a cada una de las parcelas le corresponde una gran ciudad. De este modo, al no concederse al territorio un valor funcional, resultado de la especificidad del comercio que en él puede desarrollarse, cada parte resultante de la división es idéntica a las restantes. Esta idea se repite al tratar no sólo de los núcleos capitales de cada una de las nuevas parcelas, sino que incluso le sirve para identificar la estructura de las ciudades grandes, (Corte o Metrópoli), con las medias, (villas), o pequeñas, (aldeas), «...Quien ha visto una villa, las ha visto todas, pues todas son iguales y semejantes; y quien ha visto éstas ha visto las ciudades, las metrópolis y la Corte misma, pues sólo se diferencian en el número de barrios, en la mejoría de los materiales y en la dignidad de los edificios públicos: y en todo lo demás son uniformes»<sup>12</sup>.

El anónimo autor de *Sinapia* centra su proyecto en varios puntos: por una parte entiende su propuesta como reacción frente a la ciudad barroca; pero su argumentación es clave para definir el sentido del hombre como pieza básica en la organización de la sociedad. Asigna de este modo, primero a la familia, luego al clan y por último a la ciudad, una función y un rol que recuerda la forma de plantear la ciudad que, en la primera mitad del siglo, ha definido Morelly en su propuesta del *Code de la Nature*<sup>13</sup>. Fijando, en cada plano de la organización, la existencia de un responsable que se denomina Jefe de Familia, Jefe de Trabajo o Jefe de Salud, es evidente que la familia cobra ahora un especial sentido que convierte la vivienda en célula organizativa sobre la cual define la división político-administrativa de la península, puesto que la

casa de familia, el barrio o cuartel, la villa, la ciudad, la metrópoli y la Corte no son sino consecuencia de una primera reflexión.

Resulta extraño que no exista en el texto descripción alguna de vivienda, rural o urbana, y este contrasentido sólo se explica, en mi opinión, si entendemos que para el autor el tema es secundario frente a la idea central. Figuran algunos breves comentarios sobre la casa descrita por Vitrubio, señalándose la conveniencia de establecer en ella un patio interior en torno al cual pudiera reunirse la familia, apuntando además la conveniencia de ordenar un pórtico que marque la dependencia de la vivienda respecto a la ciudad. Pero, al igual que en la ciudad (donde establecía que todas debían ser de igual trazado y tamaño), también en la vivienda define un tipo único e independiente del lugar donde se conciban, precisando sólo que «las casas unidad deben formar barrios» y que «...el barrio es un cuadrado o isla de casas unidas que contiene diez casas o familias particulares y una del Padre del barrio. Estas casas estarán dispuestas en dos caras opuestas y entre ellas media un jardín»<sup>14</sup>. La unión de diez casas configura el barrio, de igual modo que la reunión de varios barrios define la ciudad: y poco importa que se trate de un núcleo urbano o que se refiera al núcleo rural, porque las viviendas situadas en zonas rurales se organizarán igual que las urbanas, pero gozando además de «...un pórtico y galería en la fachada que mira a la campiña». La villa, elemento mínimo de organización comunal es «...una población cuadrada, cercada con su foro y compuesta de ocho barrios y cuatro casas de común. Sus calles son a cordel... y en medio tiene su plaza cuadrada y en el centro el templo» y las ciudades son, igualmente «...poblaciones cuadradas con sus murallas y foro, compuestas de Barrios al modo de las villas, divididas en parroquias y en cada

una de ellas su templo... No puede, la ciudad, exceder el número de familias en 1.200, fuera de magistrados de parroquias y ciudad, estudiantes y esclavos públicos»<sup>15</sup>. En *Sinapia* no existe, pues, diferencia entre la idea de ciudad y la imagen que se propone de Metrópoli, puesto que sólo un incremento en la dotación de equipamientos caracterizará la segunda, señalando así su proximidad a la estructura del Poder, del mismo modo que los matices que caracterizan a la Corte frente a la Metrópoli son de igual naturaleza: en la primera residen el Príncipe, el Senado y el Arzobispo, además de los Embajadores y jubilados, mientras que en la segunda sólo radican el Obispado y los Magistrados provinciales. La comunidad enunciada centra su organización en el equilibrio entre el Poder y su violencia, puesto que el dirigismo que antes mencionábamos aparece latente aunque rechazando, al tiempo, «la doctrina del cuerpo artificial que es el Estado»<sup>16</sup>.

El modelo de *Sinapia* es coherente con la propuesta esbozada por algunos filósofos franceses de la primera mitad del siglo XVIII, pero contraria a la preocupación ilustrada por definir un nuevo modelo de riqueza. Ajeno en mi preocupación a polémicas sobre su autor o fecha de su redacción (y reconociendo la importancia del trabajo de Miguel Avilés) en mi opinión, y aun a riesgo de equivocarme, parece evidente que *Sinapia* no es, como algunos han señalado, una utopía ilustrada sino que refleja, por el contrario, todas las inquietudes tardobarrocas que caracterizaron a la primera mitad del siglo XVIII al margen de cuando se redactara.

Si *Sinapia* no es un Sueño de la Razón, y sí la reacción frente al Estado barroco, ¿cuál es la imagen de felicidad añorada por los ilustrados? En primer lugar, podríamos responder, frente a los que

9. Ibid., págs. 80-81; núm. 6: «División Política de Sinapia».

10. Ibid., pág. 80.

11. Ibid. pág. 91; núm. 21: *De la casa en comunidad*.

12. Ibid. pág. 85; número 12: «De la Corte».

13. Avilés no cita en ningún momento el texto de Morelly *Code de la Nature*. París, 1970. Consultar en el mismo «las leyes edáficas», 132-135. Un importante estudio sobre

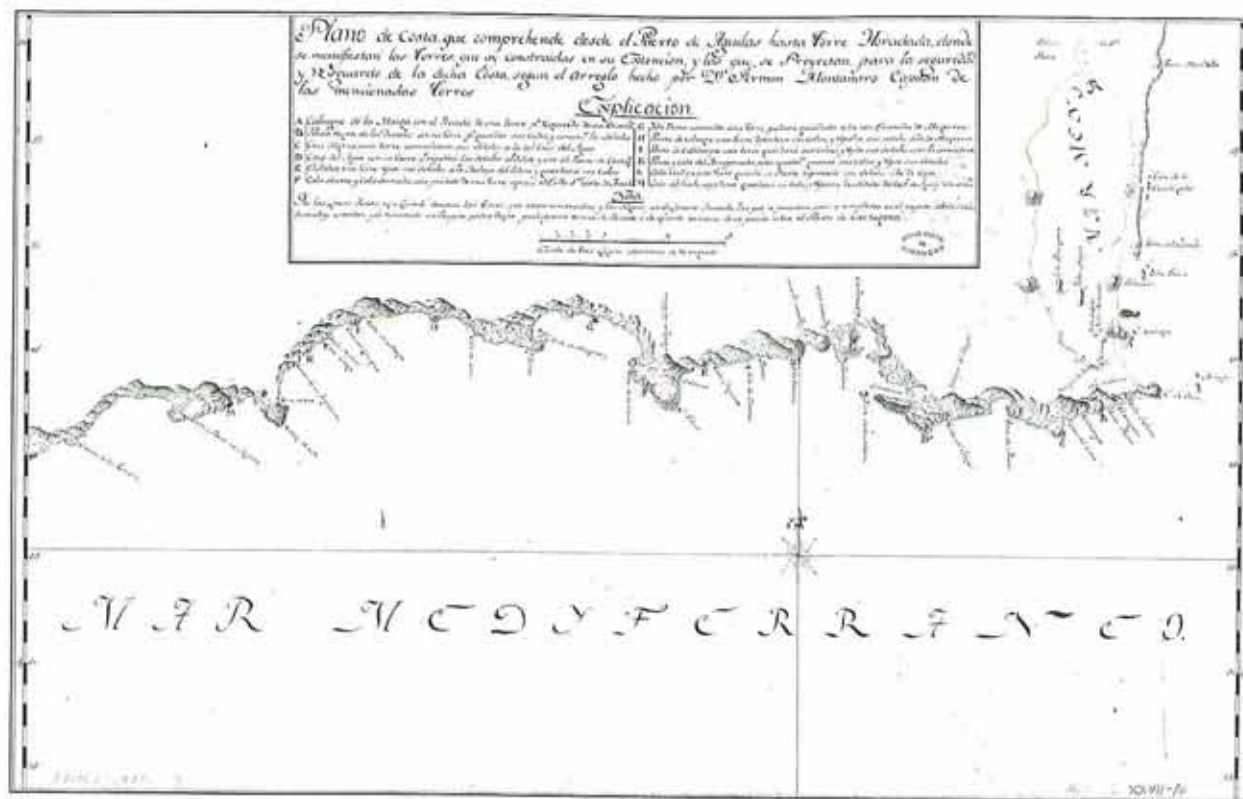
Morelly sigue siendo el de Ch. Rihs. *Les philosophes utopistes. Le mythe de la cité communautaire en France au XVIII siècle*. París, 1970.

14. M. Avilés. Op. cit., pág. 82, n. 8: «Del Barrio o Cuartel».

15. Ibid. págs. 83-84, n. 9: «De la Villa».

16. C. Moya. Op. cit., pág. 162.





Costa desde puerto de Aguilas hasta Torre Horadada A.G.S.

defendían la posibilidad de imaginar un espacio, un territorio, indiferenciado (donde la ciudad se concebía desde el individuo y donde la familia se convertía en elemento clave para la comprensión de la sociedad) que los partidarios de un cambio posibilista en la organización del Estado desarrollan una óptica económica donde los conceptos de territorio y ciudad cobran un valor distinto. Parten en sus reflexiones de imágenes diferentes a las esbozadas anteriormente puesto que la utopía ahora ya no es una pieza aislada (marginada de un contexto político o económicamente autosuficiente) sino que, partidarios de incrementar la riqueza de las naciones por encima de cualquier otra idea, entienden que es posible establecer diferencias y matices sobre las distintas ciudades, ateniéndose a la función económica que deben desempeñar. Por ello, argumentando sobre la soberanía política o sobre la propiedad jurídica, introducen como concepto nuevo la necesidad de establecer un espacio del Poder definido desde la utilización económica del territorio. Expresan su intención de actuar sobre la naturaleza, transformándola si es preciso, puesto que

a menudo la necesidad de establecer o desarrollar el comercio, agricultura o industria, precisa de condiciones que no corresponden al terreno. Y de esta forma, los ambiciosos proyectos de nuevas comunidades que ahora se conciben tienen como ideal fomentar la riqueza (favorecer el tráfico de la moneda) para lo cual se recurrirá a las dos ideas ya enunciadas: conquistar las amplias zonas abandonadas (repoblándolas y colonizándolas) creando nuevos mercados, y fomentar la construcción de obras públicas, caminos y canales, a través de los cuales se favorezca el tráfico de riqueza.

Es evidente que el ideal utópico de la segunda mitad del siglo se enfrenta al existente años antes: lejos ya de crear, como sucedía en *Sinapia*, comunidades de nuevo tipo, donde sólo preocupaba huir de la violencia del Estado, ahora la idea de especificidad de las distintas comunidades (o, lo que es lo mismo, la comprensión de su situación en el territorio, el tamaño y forma de cada población desde un programa de necesidades marcado por el orden económico) supone un cambio fundamental

en la visión de la ciudad o del territorio, puesto que implica el criterio que preside el urbanismo ilustrado, la especialización del espacio urbano y la subordinación de cada núcleo de comunidad al programa general. La diferencia con los núcleos urbanos de *Sinapia* es evidente: si en aquella todas las ciudades eran iguales, y además autosuficientes, ahora ninguna ciudad lo será (puesto que se conciben desde un ambicioso proyecto de economía política) y, a la vista del programa que determine su función, todas tendrán un trazado y tamaño característico.

Queda claro que a partir de 1750 surge una imagen de ciudad que no corresponde a la visión abstracta que establecía el mundo barroco. De esta forma, y dejando a un lado los ideales soñados, que no son sino reacción a una sociedad superada, el problema que esbozan los arbitristas y teóricos de la nueva economía radica en definir el territorio como unidad de orden administrativo y económico, entendiendo que, tanto las nuevas poblaciones que se conciben como las ciudades ya existentes en él, forman parte de un proyecto general, por lo que, como he señalado, en el caso de no existir un poblado u otro elemento necesario para la configuración de la idea, el territorio correría el riesgo de ser *incompleto* o *insuficiente*. La idea de dividir el país en una cuadrícula, tal y como ocurría



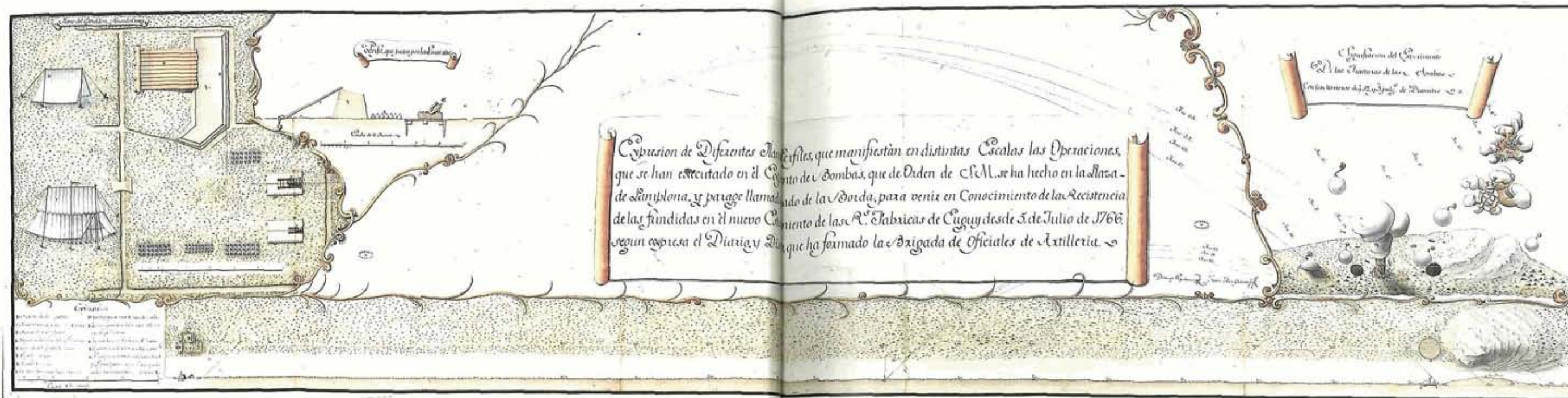
Mapa de España S.G.E.



Hispania Antiqua. 1750. S.G.E.

en *Sinapia*, asignando a cada parcela un número arbitrario de núcleos de población, y estableciendo la fundación de cada uno de ellos en lugares indiferenciados, resulta contraria al ideal que ahora se formula; puesto que el analista que elabora el proyecto inicia su actividad estudiando la población existente, la conveniencia de ocupar zonas deshabitadas o desérticas, interesándose por los circuitos económicos existentes entre el campo y la ciudad. Y a la vista de estos datos, define el sentido de una propuesta económica que será necesario plasmar después en un proyecto. Consciente de que el espíritu de su tiempo señala como determinante para la prosperidad de un país el aumento en el número de habitantes del mismo, y conociendo además la necesidad de incrementar los puntos de comercio y mercado como forma de agilizar el tráfico de moneda, desde 1750 surgen proyectos de conquista del territorio (tanto con la colonización





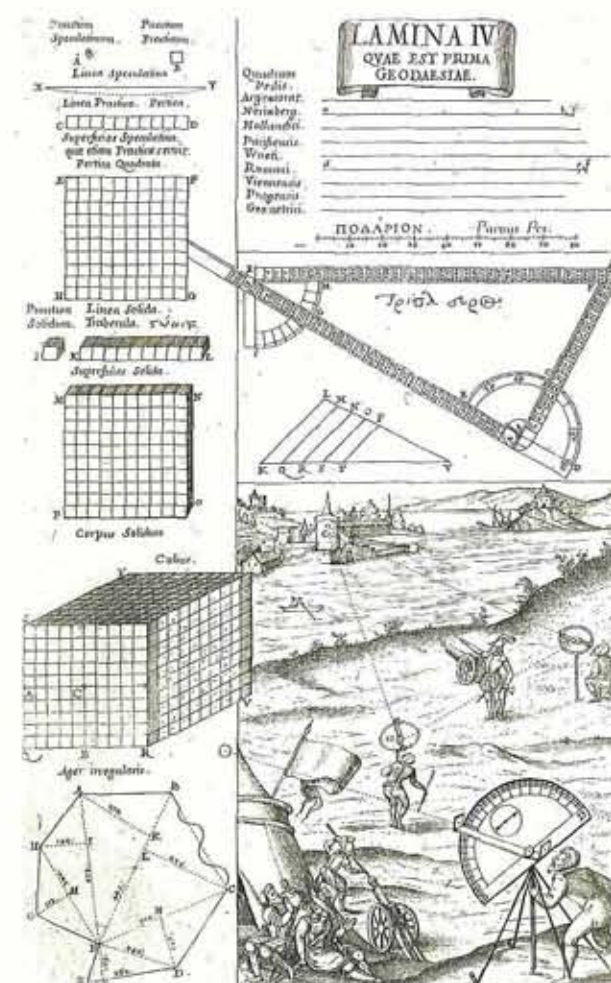
Dibujos para las defensas de Pamplona. A.G.S.

como con la creación de una amplia red de transportes) que tienen su origen en reflexiones sobre «... el perpétuo oscilar de las riquezas entre las distintas áreas», puesto que «... equilibrio y armonía son siempre fruto de la libertad». Contrarios en opinión a los que proponen que un idéntico número de individuos ocupe las diferentes provincias surgidas de la división basada en la cuadrícula, los textos económicos del siglo XVIII adoptan un criterio poblacionista, ajustándose a los problemas específicos de cada zona. Conscientes de que sólo la tierra es productiva, opinan que el hombre puede entonces ayudarla (con la agricultura), transformar su producción (con el trabajo industrial) o aprovecharla (con el comercio); cada caso exige un espacio distinto, resultado de un programa diferente y, como consecuencia de ello, la propuesta de comunidad que se establece condiciona y determina tanto su trazado como el tamaño. Opuestos, insisto, a la idea que «todas las ciudades son iguales...» no se planteará igual la aldea en la zona agrícola de colonización que la población proyectada como mercado, del mismo

modo que los núcleos concebidos desde la referencia industrial precisarán un sistema de comunicación importante. Se inicia así en España la difusión de estudios y textos de economistas y reformadores franceses e italianos partidarios de esta opción estudiada por Lluch y Herr<sup>17</sup>, que analizan el sentido de estas figuras. De su trabajo se desprende el significado que tuvo, en la segunda mitad del siglo XVIII, el concepto de *territorio*. Sabemos que en Francia, desde los tiempos de Colbert, el estudio del territorio partía de la valoración sobre el carácter aproximado y acumulativo que, según comenta Lafuente, poseía la geografía... «¿qué determinó... la exportación de las preocupaciones científicas francesas al resto del continente? Dentro del contexto europeo en el que Francia es una potencia económica y cultural, la razón hemos de buscarla en la decidida política de intervención y ordenación del espacio geográfico iniciada por Colbert. En efecto, la protección a las manufacturas, la lucha por la supresión de aduanas interiores, el establecimiento de una red de comunicación fluvial o por carretera, la exploración

17. E. Lluch, *El pensament econòmic a Catalunya (1760-1840)*. Barcelona, 1973.  
I. Argemí, E. Lluch *La Fisiocràcia en Espanya*, en «*Recerques*», núm. 12, 1982,

págs. 7-38. R. Herr, 22, *España y la Revolución del siglo XVIII*. Madrid, 1971.

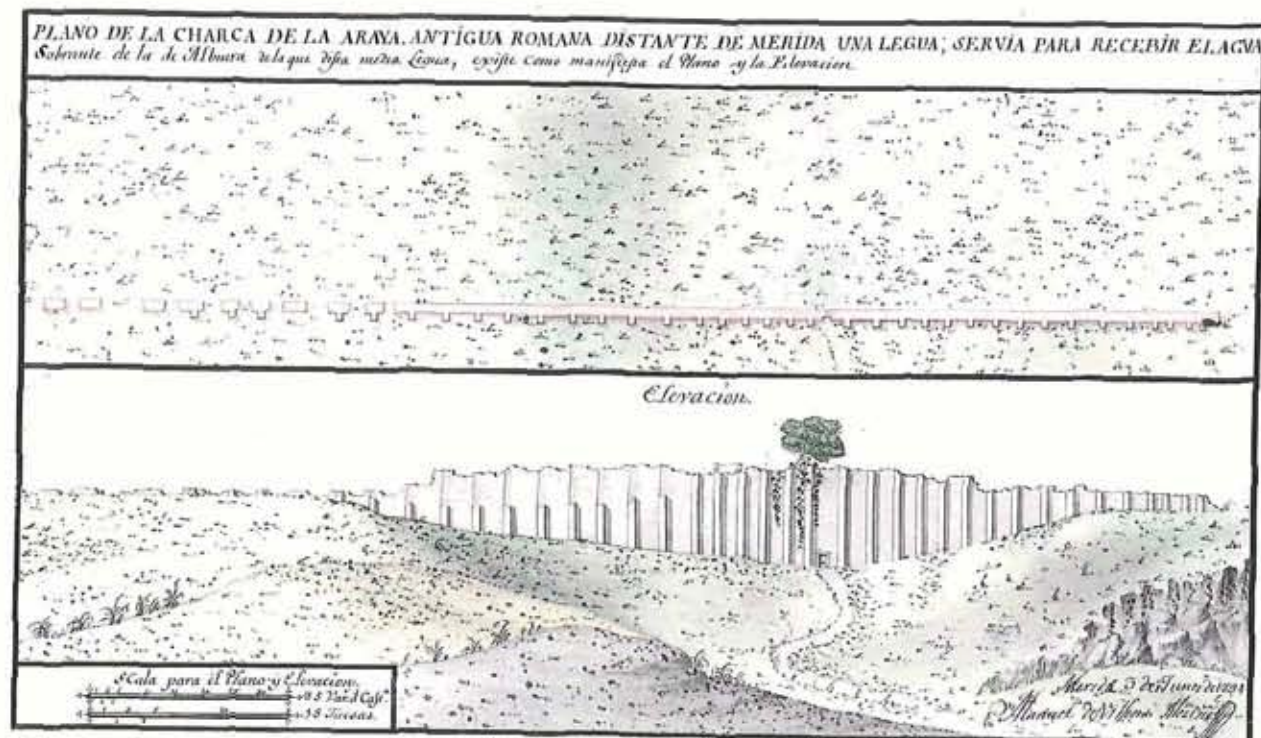


Arquitectura recta y oblicua (1678, vol. III, lámina IV). Juan de Caramuel.

e inventario de los recursos naturales, impulsaban el desarrollo de las investigaciones geográficas. Una adecuada respuesta a todos estos objetivos económicos exigía el reconocimiento cartográfico del suelo francés. Y el levantamiento de la carta de Francia será, por unas décadas, el objetivo prioritario de la política científica del país vecino<sup>18</sup>. Los intentos por definir la Cartografía habían corrido paralelos a los estudios sobre las transformaciones económicas. En 1660 el ministro francés encargó reunir todos los mapas y planos existentes en el país, con el fin de elaborar uno nuevo sobre esa base, lo que da como resultado que, casi un siglo más tarde, Perronet pueda afirmar que tiene en su despacho 2.090 mapas de carreteras y 757 dibujos de puentes que cubren un total de 14.000 km de carretera. La intención es clara: teniendo presente que las primeras representaciones del país corresponden a planos militares donde sólo se indica la configuración de las costas o de las ciudades con puerto, sólo cuando el interés económico se superpone al militar se inician estudios sobre el territorio, convirtiéndose el mapa

18. A. Lafuente, «La cuestión de la figura de la Tierra. Los elementos de un debate científico durante la primera mitad del siglo XVIII en Geo-crítica», núm. 4, pág. 20.





Plano de la charca de Aralla, distante de Mérida una legua, 1794. A.M.N.



Mapa de Postas y Correos de España. 1775. S.G.E.

satisfacción e inteligencia se forme un mapa geográfico de cada provincia, en el que se señalen los términos que son Realengos, los de Señoría y Abadengo, sus bosques y ríos o lagos; y que a este fin los Ingenieros a quienes se encargarse, ejecuten sus órdenes con toda la exactitud, puntualidad y expresión que sea posible».

«Por medio de los mismos ingenieros se informarán particular y separadamente, con relaciones individuales de las calidades y temperamentos de las tierras que contiene cada provincia; de los bosques, montes y dehesas; de los ríos que se podrán comunicar, engrosar y hacer navegables; a qué costa y qué utilidades podrán resultar a mis reinos y vasallos de ejecutarlos; dónde podrá y convendrá abrir nuevas acequias útiles para el regadío de las tierras, fábricas, molinos o batanes; en qué estado se hallan sus puentes y los que convendrá reparar o construir de nuevo; qué caminos se podrán mejorar y acortar para obviar rodeos, y qué providencias se podrán dar para su seguridad; de los parajes en que

en un complejo sistema de mensajes que se ofrecen al lector.

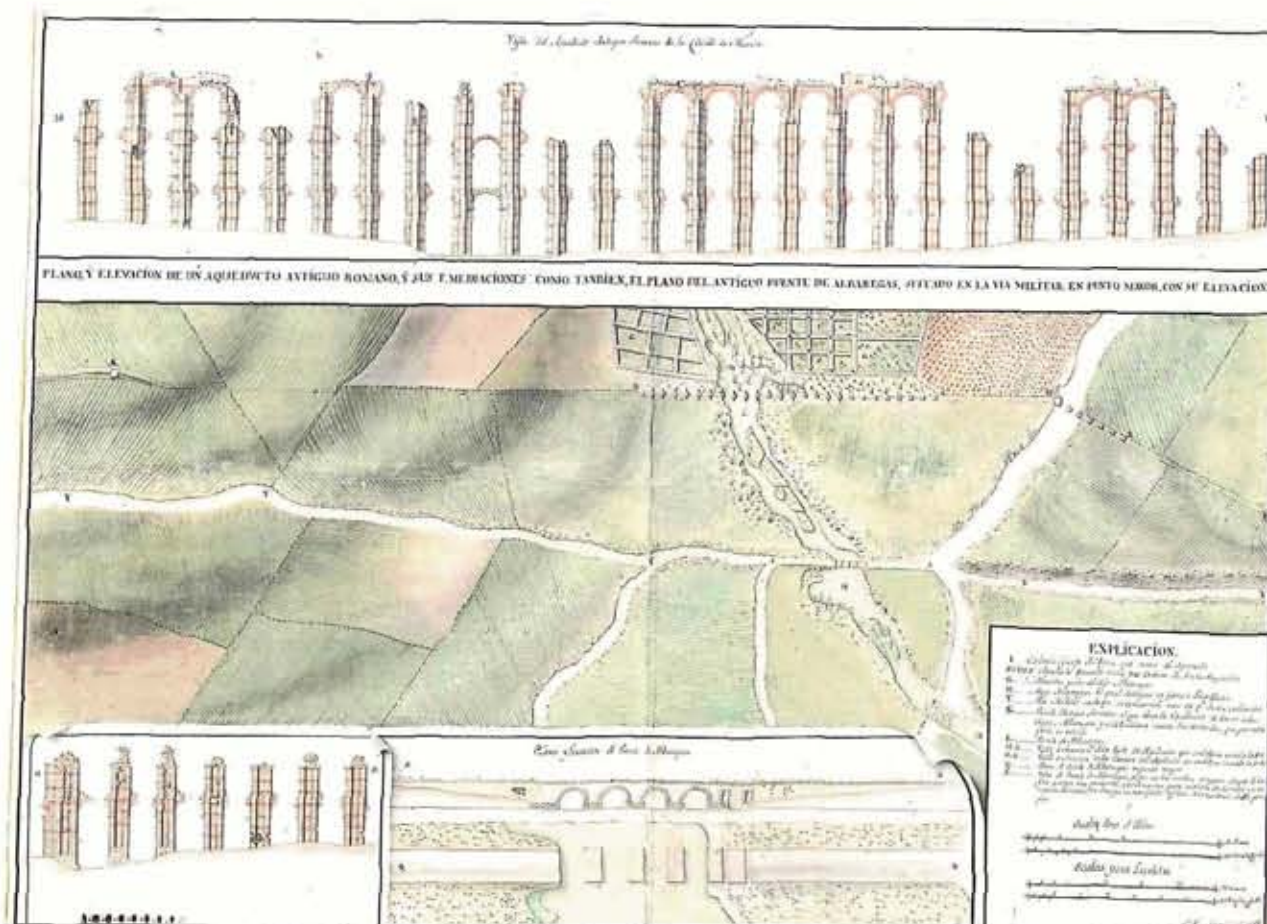
«...Se conocen bastante bien», escribe J. Cassini en 1733, «las ventajas que se pueden obtener del conocimiento exacto de la extensión del reino, de sus límites y de la justa posición de los diversos lugares que contiene. Sin ese conocimiento sería difícil poseer buenas medidas para tantos proyectos útiles al Estado y al comercio, tales como la construcción de nuevos caminos, puentes, canales nuevos y navegaciones fluviales que puedan facilitar el transporte de alimentos y mercancías de una provincia a otra, y procurar la abundancia en el reino»<sup>19</sup>.

También en España se intentó potenciar esta actividad en los tiempos de Fernando VI y la creación de los intendentes provinciales —estudiada por Melón— debe entenderse en esta línea; en este sentido es importante copiar el contenido de la Ordenanza de Intendente de Corregidores de 13 de octubre de 1746 que señala «...procuraran», los intendentes, «que por un Ingeniero de toda



Mapa de Postas y Correos. 1810. B.N.

19. Ibid, pág. 20. Cita a J. Cassini «De la carte de France et de la perpendiculaire à la médienne de Paris».



Plano y elevación de un antiguo acueducto romano (Acueducto de los Milagros). 1794. A.M.N.



se hallan maderas útiles para la construcción de navíos; y qué puertos convendrá ensanchar, limpiar, mejorar, asegurar o establecer de nuevo; de suerte que por esta relación cada intendente sepa el estado de su provincia, la calidad de las tierras que contiene, y los medios de mejorarla y pueda darme a mí y a mis Tribunales las noticias conducentes a su conservación y aumento.» Ocurre así que, en la España preilustrada, el cartógrafo deja de ser espectador de la realidad para convertirse en organizador de posibles actividades, como ha estudiado Horacio Capel<sup>20</sup>, demostrando con su labor la proyección que tiene el conocimiento del territorio.

¿La Cartografía del siglo XVIII suministra información? Sin duda, podríamos responder, pero su objetivo no sólo consiste en facilitar al hombre un mejor conocimiento de su entorno, pretende además que su conocimiento llegue al ordenador económico, responsable a fin de cuentas de las grandes transformaciones. De este modo, aparece una figura nueva que no es la del economista, tal y como hoy lo entendemos, ni tampoco la del ingeniero o arquitecto: consciente de la importancia del proyecto, conoce los supuestos económicos definidos por los tratadistas y, al mismo tiempo, es capaz de organizar, como técnico, aspectos desconocidos hasta el momento. Es el ingeniero

Ilustrado, distinto del Cermeño arquitecto o del Tomás López geógrafo, que colabora con los grandes intentos de reforma y uno de sus más sobresalientes representantes puede ser el ingeniero militar Carlos Lemaury. Sabemos que los italianos y franceses que se



Mapa geográfico del Reino de Galicia. 1767. S.G.E.

ocuparon del espacio y del territorio tuvieron una notable difusión en España, de forma que las noticias sobre Cantillon, Forbionnais o Galliani a menudo aparecen en los textos de los estudiosos españoles. Como apunta Reeder en su trabajo sobre las traducciones de textos económicos en el siglo XVIII<sup>21</sup>, Jovellanos había traducido el *Essai sur la nature du commerce*, en 1779 y Danvila había llevado a cabo una versión libre de las *Lecciones de Economía Civil o del Comercio* que ha sido estudiada por el profesor Fabián Estapé<sup>22</sup>. Condillac, Melón y Mirabeu también fueron dados a conocer en versiones castellanas<sup>23</sup>. Pero lo más interesante, en este caso, es que los *Elementos del Comercio* de Forbionnais fueron traducidos, en 1766, precisamente por el ingeniero militar Carlos Lemaury. Nacido en Montrimel, Lemaury había llegado a España por mediación del Marqués de la Ensenada, ingresando en 1750 en el Cuerpo de Ingenieros militares<sup>24</sup>. Uno de sus primeros proyectos es el que elabora en 1754 para el Canal de Castilla<sup>25</sup> trabajando desde esa fecha hasta 1760 en las obras del Arsenal de El Ferrol y en el Canal de Campos. Sabemos que, por su singular formación como ingeniero, es requerido por el Conde de Aranda para fundar, en 1762, una Academia de Ingenieros, y a partir de 1765 (con la publicación de los *Elementos del Comercio* de Forbionnais), presenta un

proyecto de colonización de los Juncuales de Betanzos con la idea de establecer un sistema de diques que los protegiesen de la marea<sup>26</sup>. Desde este momento sus intervenciones dejaron de ser estrictamente militares y, gracias a un manuscrito que se encuentra en la Biblioteca Nacional, y del que me ha dado noticia Delfín Rodríguez, conocemos perfectamente toda su actividad como ingeniero. De entre todos sus trabajos quizá sea conveniente destacar su *Memoria* para el Proyecto de un «Canal navegable desde el río Guadarrama al Océano que pasase por Madrid y Sierra Morena», que presenta en 1785<sup>27</sup>.

Lejos de clasificar estos datos como eruditos, el estudio de los autores antes citados podría llevarnos a comprender sus ideas sobre los conceptos de ciudad y territorio, sobre todo en los momentos en que se inicia en España el desarrollo de la Razón. No olvidemos que la mayor parte de aquellos economistas habían realizado análisis concretos aplicables a la economía española, y tanto Forbionnais como Galliani habían contrastado problemas tales como cuál es la distancia óptima que debe existir entre dos puntos de población (haciendo variar los siguientes datos: a) si los dos puntos son centro de mercado; b) si sólo uno de ellos lo es, siendo el otro centro de población; c) si ambos puntos son centros de creación de riqueza).

20. La cita de Colbert aparece en el estudio de Bruno Vayssière «La carte de France», en el Catálogo de la exposición celebrada en París con el título «Cartes et figures de la Terre», París, 1980, págs. 252-265. Un estudio de H. Capel sobre la cartografía figura, sobre todo, en el excepcional trabajo «Geografía y matemática en la España del siglo XVIII», Barcelona, 1982. Ver, además «La geografía como ciencia matemática mixta. La aportación del círculo jesuítico madrileño en el siglo XVIII», «Geo-crítica»,

Universidad de Barcelona, núm. 30, 1980; «Los diccionarios geográficos de la Ilustración Española», «Geo-crítica», Universidad de Barcelona, núm. 31, 1981; Manuel de Aguirre y la nueva geografía española del siglo XVIII e Indagaciones y reflexiones previas sobre la geografía (1782). Barcelona, 1981. Interesa además consultar los estudios publicados por B. Fortín y B. Vayssière «L'Architecture du village, espaces, cartes et territoires», en «Urbs», 1980, págs. LIII-IXII, donde estudia (pág. LIII, núm. 1) el proyecto

de Cassini sobre las 180 hojas publicadas por éste. Sobre la colonización de la Europa de estos años, ver los textos de G. Teyssot y de P. Morachiello «Citta di stato: la colonizzazione del territorio del primo Imperio», «Lotus», número 24, 1979, pág. 24-40, y el libro posteriormente editado por los mismos autores *Nascita delle città di Stato*, Roma, 1983. Igualmente es de interés el trabajo de W. Oeschlin «J.J. Moll's Napoleonicville as Terrestrial Paradise», en «Dailalos», núm. 7, 1983, págs. 44-45.

21. J. Reeder, «Economía e Ilustración en España: Traducciones y traductores 1717-1800», en «Moneda y Crédito», núm. 147, 1978, págs. 47-71; «Bibliografía de traducciones, al castellano y catalán durante el siglo XVIII, desde obras de pensamiento económico», en «Moneda y Crédito», núm. 126, págs. 57-78.

22. F. Estapé, «Algunos comentarios a la publicación del Ensayo sobre la naturaleza del Comercio en General de Cantillon», en «Moneda y Crédito», núm. 39,

1951, págs. 38-77. Sorprendentemente M.J. González González, en el estudio que publica sobre «El enfoque micro-económico su originalidad en el "ensayo" de Cantillon», en la «Historia económica y pensamiento social», Madrid, 1983, págs. 109-128, no cita el trabajo de Estapé.

23. J. Reeder, *Bibliografía de traducciones al castellano...*, op. cit., pág. 62... Esta colección de ensayos incluye partes publicadas, primero como artículos en la Enciclopedia de Diderot y

D'Alambert, (vol. III, 1753). Artículos: «Comerce», «Chambre d'assurance», «Change», «Concurrence». Sobre las relaciones hispano-italianas, ver el publicado por F. Venturi «Economistas y reformadores españoles e italianos del siglo XVIII», en «Textos Olvidados», (Madrid, 1973, págs. 203-252), donde comenta sobre Forbionnais en la pág. 205 y sobre Galliani en pág. 209, nota 15-18. Para comprender la difusión de esta idea entre los españoles son el realizado por F. Aguilar Piñal, *La Prensa española en*

el siglo XVIII, Madrid, 1978, y L. M. Enciso Recio, *Prensa económica española del siglo XVIII*, Valladolid, 1958.

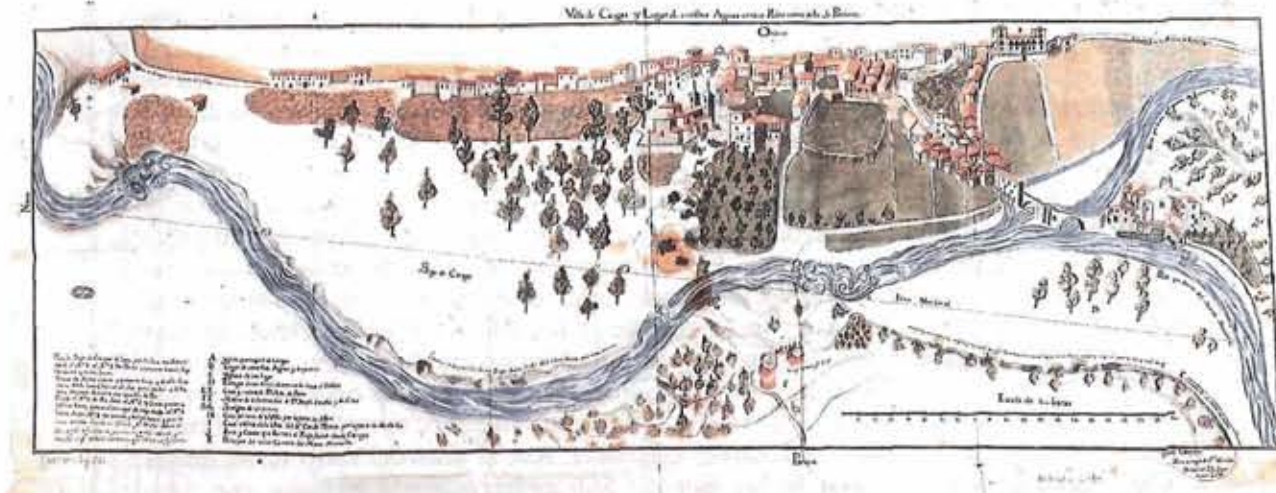
24. H. Capel, *Los ingenieros militares en España, Siglo XVIII*, Barcelona, 1983, págs. 258-261, da una importante relación de los trabajos de Carlos Lemaury, en base a los datos de E. Llaguno. *Noticias de Arquitectos y Arquitectura en España*, Madrid, 1829, t. IV, pág. 287; A. Domínguez Ortiz *Sociedad y Estado en el siglo XVIII Español*, Barcelona, 1976, pág. 532 y siguientes. I.



Ambos opinaban sobre la necesidad de incrementar el espacio productivo existente junto a otras ciudades o zonas depauperadas (igualmente próximas a las mismas ciudades) e insistían —en sus trabajos sobre el tráfico del trigo— sobre la conveniencia de desarrollar la red de transporte, caminos y canales, como elementos necesarios de cualquier desarrollo económico. En este sentido Forbonnais señala, en sus *Elementos del Comercio*, en qué medida la necesidad de establecer un sistema de comunicaciones interiores deriva de la pretensión de incrementar la riqueza en el país, puesto que gracias a ella los productos agrícolas pueden elevar sus precios en el lugar de producción (al facilitar su transporte y disminuir, por ello, la cantidad de productos perecederos), al tiempo que significa disminuirlos en las ciudades, puesto que existirá una mayor oferta. A partir de esta idea, y siguiendo las opiniones dadas por Baudeau o Mirabeau (traducida su *Disertación sobre el cultivo de trigo* en 1764)<sup>28</sup>, Lemaury comprende que la actuación del ingeniero debe definirse sobre el territorio, por lo que podemos tomar su actividad como síntesis de un pensamiento ilustrado paralela a la que desarrolla en esos mismos años Tomás López.

Carlos Lemaury había venido a España, no lo olvidemos, por orden de Fernando VI. Capel cuenta

cómo, entre 1749 y 1751, Antonio de Ulloa fue encargado de estudiar en Francia, Suiza, Holanda, Dinamarca, Suecia y Alemania la situación y el estado de arsenales, industrias, canales y centros geográficos y docentes; en París gestionó la venida de Lemaury junto con la del grabador de cartas geográficas D'Heuland, quien no logró venir por la oposición del gobierno francés. Lemaury llega para integrarse en la operación que desarrolla Ensenada consistente en potenciar la política naval española, fomentando la actividad de los astilleros de La Carraca, Ferrol y Cartagena y dando nueva vida a las Academias de Guardias Marinas y de Artillería de Barcelona y Cádiz<sup>29</sup>. En la política reformadora iniciada por el Marqués de la Ensenada existía una doble preocupación que puede plantearse desde una perspectiva idéntica: la elaboración de un Catastro para conocer la riqueza de la nación y los primeros proyectos para elaborar planos geográficos de las provincias «...porque al ser indecoroso que en Europa sólo la España no los tenga, se agrega que por medio de ellos se pasea el Rey por sus provincias y sirve de instrucción y estímulo a sus ministros para cuidarlas y establecer en ellas el gobierno, policía y economía de que carecen los pueblos, caminos, montes, tierras»<sup>30</sup>. Matilla Tascón estudió hace años el sentido del Catastro: entendido como punto de partida para crear un impuesto o



Vista de la Villa de Cangas. A.G.S.

contribución única<sup>31</sup>, establecía una reforma tributaria del 4 % sobre las utilidades de las tierras, industrias y ganados. El Catastro, que era la valoración que debía darse a los bienes existentes en el país, se hizo (quedando fuera de su ámbito Cataluña, Aragón, Valencia, Navarra y el País Vasco) a partir de las «*Respuestas de las justicias y peritos*» y de las «*Relaciones dadas por los vecinos*». El interrogatorio a los primeros se componía de cuarenta preguntas, referentes a la extensión y riqueza del término, a todos los recursos de su riqueza y a las circunstancias, en cuanto a ocupaciones, de su población. A los segundos se pedía presentar relación firmada con los datos relativos a su nombre y apellido, su condición social, profesión, personas que componían su familia, bienes raíces y bienes inmuebles sancionándose la ocultación de riqueza. ¿Debemos entender el Catastro como instrumento de ordenación del sistema fiscal, al sustituir las múltiples rentas provinciales por una sola contribución reglamentada y equitativa? Sin duda,

pero también aparece claro ese deseo por entender el territorio que había llevado a algunos a plantear «...la valoración sobre el carácter aproximado y acumulativo que poseía la geografía». Partiendo del Catastro entendido como punto de partida del inexistente mapa de España, Capel comenta el sentido de «...aquel misterioso mapa mandado levantar por Ensenada a los jesuitas Martínez y De la Vega», quienes acometieron de 1739 a 1743 «en toda la extensión de las audiencias del reino operaciones geométricas para acertar a construir una carta exacta y circunstanciada de España», relata la historia de este mapa perdido y da noticia del proyecto que inicia la Academia de la Historia, en 1740, «...convencida de la importancia de la geografía para los estudios históricos, trató de ilustrar la de España con mapas, sin olvidarse de la escasez de medios, pues no estaba aun dotada, para darle perfección...» «Conociendo la inexactitud de las cartas topográficas de nuestras provincias, obispados y territorios, hechas muy pocas de ellas científicamente... y como sin mapas es imposible dar

Pascual, *Índice del personal de ingenieros en el siglo XVIII*, manuscrito en el S.H.M.; J. Almirante, *Bibliografía militar en España*, Madrid, 1876; J. Merino, «*Cartagena: el arsenal ilustrado del Mediterráneo Español*» en «*Arenas*», Murcia, 1981, págs. 39 a 52. Existen, además, importantes noticias sobre Lemaury en el catálogo de Campomanes (19-13; 19-14; 19-19 bis; 24-2a; 48-25; 48-26; 48-150), en el que se dan noticias sobre la Academia que en 1757 formó en Cádiz con Jorge Juan, Godín y Pedro Virgilio

(48-150); sobre la colonización en 1783 y caminos a Sierra Morena (48-26); sobre la colonización de Betanzos en 1767 (24-29) o sobre los proyectos de canales en Castilla que realizó en 1771 (19-14); del mismo modo en el catálogo de la Exposición «*La Administración en la época de Carlos III*», celebrada en el Centro de Formación y Perfeccionamiento para Funcionarios de Alcalá de Henares en 1962 o en el concebido también para la exposición monográfica de la «*Obras Públicas en España*»,

celebrada en 1964, se dan numerosas noticias de archivos sobre Lemaury.

25. C. Lemaury, *Relación Histórica del Proyecto de Canales en Castilla y de la ejecución del de Campos hasta hoy*, manuscrito fechado en 1754. Citado por Capel (*Los Ingenieros...*, pág. 259) y por Correa Calderón, op. cit., pág. 206, núm. 1.518. Existe, además, una relación del propio Lemaury fechada en 14 de agosto de 1771 que se encuentra en el Archivo de Campomanes (Cejudo López, op. cit., pág. 103 sig. 19-14)

con el título *Breve relación de las operaciones, sucesos y persecuciones que ha padecido el ingeniero D. Carlos Lemaury desde que tuvo la comisión de proyectar canales en Castilla la Vieja hasta el término del pleito que le ha movido el Brigadier Conde Croix, calumniándole según resulta de los autos*. La actividad de los ingenieros en las obras de caminos durante el tiempo de Floridablanca fue importante, como él mismo señaló en su *Memorial presentado al Rey Carlos III y repetido a Carlos IV por el Conde de*

Floridablanca, renunciando al ministerio (Madrid, 1982, págs. 287-415). Sobre el Camino, ver págs. 356-358 «...se han construido más de ciento noventa y cinco leguas... Se han construido trescientas veintidós puertas nuevas y habilitado cuarenta y cinco». Sobre la política de canales, ver en las págs. 131-132 de la *Instrucción* cuáles eran sus intenciones en 1777 y en el *Memorial* (págs. 347-349) cuáles fueron sus logros. De cualquier modo para el estudio de los caminos y canales en España, ver el ya

citado texto de Santos Madrazo, *El sistema de transportes en España*. Sobre el tema de los ingenieros militares franceses y sobre sus competencias y actividades consultar Anne Blanchard, *Les ingénieurs du «Roi» de Louis XIV*. Montpellier, 1979. Sobre los ingenieros españoles, es de obligada referencia el estudio publicado por R. Gutiérrez, «*El Real Cuerpo de Ingenieros Militares, El Cuerpo de Ingenieros de la Marina Real y su Academia*», en su estudio «*Arquitectura colonial, teoría y praxis*» (s. XVI-XIX), publicado en

Resistencia (Argentina), 1979, págs. 89-124.

26. A. Mejide Pardo, «*El Plan Lemaury sobre los juncos de Betanzos en el siglo XVIII*», núm. 102, 1966, pág. 75-105.

27. Citado por Correa Calderón, op. cit., pág. 251, 1968.

28. Sobre el tráfico de trigo y los pósitos, ver el texto ya clásico de G. Anes, *La crisis agraria de la España moderna*, Madrid, 1970, págs. 222 y sigs.; sobre los

positos ver, del mismo autor, en *Economía e Ilustración* los capítulos: «*Las frustraciones de los precios del trigo, de la cebada y del aceite en España*», págs. 43-70 y «*Los pósitos en la España del siglo XVIII*», págs. 71-94. Sobre la salida del trigo castellano hacia la periferia, ver V. Palacio Atard, *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII*, Madrid, 1960, en el que se tratan los caminos, pero no los canales. M. García Isidro en su «*Historia de los pósitos españoles*» Madrid, 1929 ofrece datos de interés



una idea clara y puntual de la situación y demarcación de los pueblos», decidió la Academia iniciar un proyecto que, por desgracia, abandonó al poco «... contentándose con juntar materiales para la descripción de la España Antigua y Moderna»<sup>32</sup>. La



Carta geográfica de los pueblos y montes... que comprenden... la provincia marítima de Motril. 1761. A.G.S.

(págs. 17-22) sobre los pósitos en el siglo XVIII. Probablemente en los catastros, la realidad sobre la organización territorial en España aparece en tres artículos de A. Melon publicados en la Revista de «Estudios Geográficos», XXXVIII, núm. 148-149. El primero comprende «El catastro del Marqués de la Ensenada, págs. 609-615; el segundo «De la división de Floridablanca a la 1833», págs. 617-664. Por último «Provincias e intendencias en la Península Española del XVIII», págs. 665-757. J. Plaza Prieto,

en su *Estructura Económica de España en el siglo XVIII*, Madrid, 1976, comenta los censos de 1768, de 1787 y de 1797, con lo que podemos valorar el reparto no solo demográfico, sino también de riqueza en la España del XVIII. Ver, igualmente, F. Bustelo García del Real, «Algunas reflexiones sobre la población española de principios del XVIII», en «Anales de Economía», núm. 15, 1972, págs. 89-106. M. Artola, en su «El antiguo Régimen y la revolución liberal», Madrid, 1978, págs. 135 y sigs. estudia el tema de la liberalización

preocupación de Ensenada se mantenía en 1753 y así, y siempre gracias al trabajo de Capel, sabemos que en dicho año el Ministro remite al Rey un memorial en el cual, echando en falta una cartografía comenta: «... No las hay puntuales del Reino y de sus Provincias; no hay quien las sepa grabar, ni tenemos otras que las imperfectas que vienen de Francia y Holanda. De esto proviene que ignoremos la verdadera situación de los pueblos y sus distancias, que es cosa vergonzosa.

»En Francia trabajan continuamente en perfeccionar las suyas midiendo una y muchas veces los terrenos, en que han adelantado mucho, dirigiendo estas operaciones el famoso Casini El Joven.

«Conviene que en España se practiquen bajo las reglas que ha proyectado D. Antonio Ulloa y D. Jorge Juan, a cuyo fin se fabrican en París y Londres los instrumentos necesarios, y algunos ya están en Madrid. El beneficio que producirá esta providencia no para en el conocimiento de la situación puntual de cada lugar; pondrá a la vista la extensión del territorio, los límites ciertos de cada provincia y la comprensión de cada corregimiento, el curso de los ríos, los términos que se pueden regar y la navegación que puede hacerse en ellos, el uso y aprovechamiento de las tierras, con los frutos que pueden producir, los caminos Reales y particulares y otras noticias importantes tendentes al buen

del comercio del grano.

29. H. Capel, *Geografía y Matemáticas en la España del siglo XVIII* Barcelona, 1982, págs. 114-115.

30. Ibid., pág. 150, nota 80. Cita a Rodríguez Villa, *Don Zenón de Somodevilla, Marqués de la Ensenada*. Madrid, 1978, págs. 96-98.

31. A. Matilla Tascón, *La única contribución y el Catastro de la Ensenada*. Madrid, 1947, pág. 68.

32. H. Capel, *Geografía y Matemáticas...*, págs. 147-148. Cita las *Memorias de la Academia de la Historia*, 1796, I, págs. XXIX-XXXI.

## PLAN POLITICO

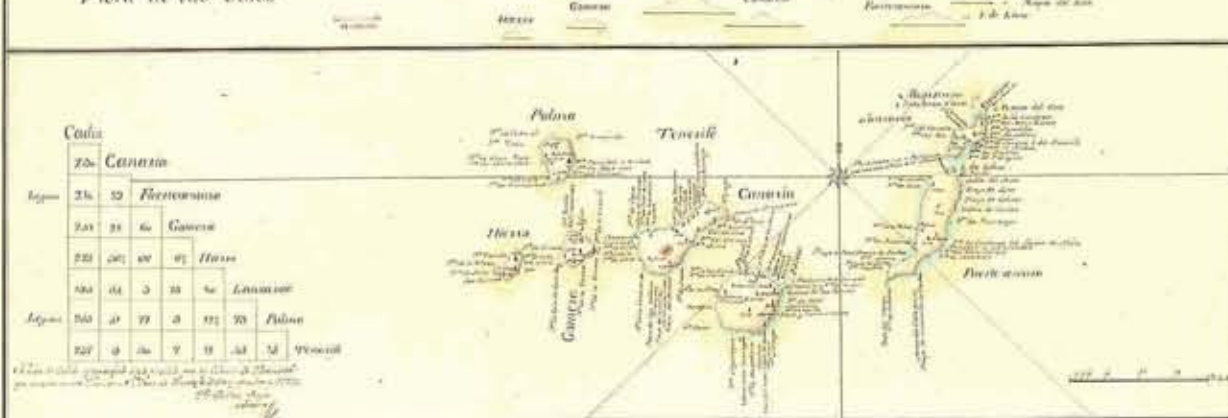
Que manifiesta la actual Población de las siete Islas Canarias con especificación de sus Caseríos y Caseríos en el año de 1776, y de sus Causas deducidas de las Cuentas y documentos que se han en cada una de ellas al tiempo de levantarse.

Islas.	Población en el año de 1776.	Causas de la Población en el año de 1776.	Caseríos del año de 1776.										Caseríos en el año de 1776.									
			Palma	Tenerife	Gran Canaria	Guadalupe	San Juan	San Pedro	San Pablo	San Felipe	San Antonio	San Carlos	San Juan	San Pedro	San Pablo	San Felipe	San Antonio	San Carlos	San Juan	San Pedro	San Pablo	San Felipe
Palma	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Tenerife	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Gran Canaria	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Guadalupe	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
San Juan	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
San Pedro	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
San Pablo	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
San Felipe	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
San Antonio	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
San Carlos	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000

### NOTAS

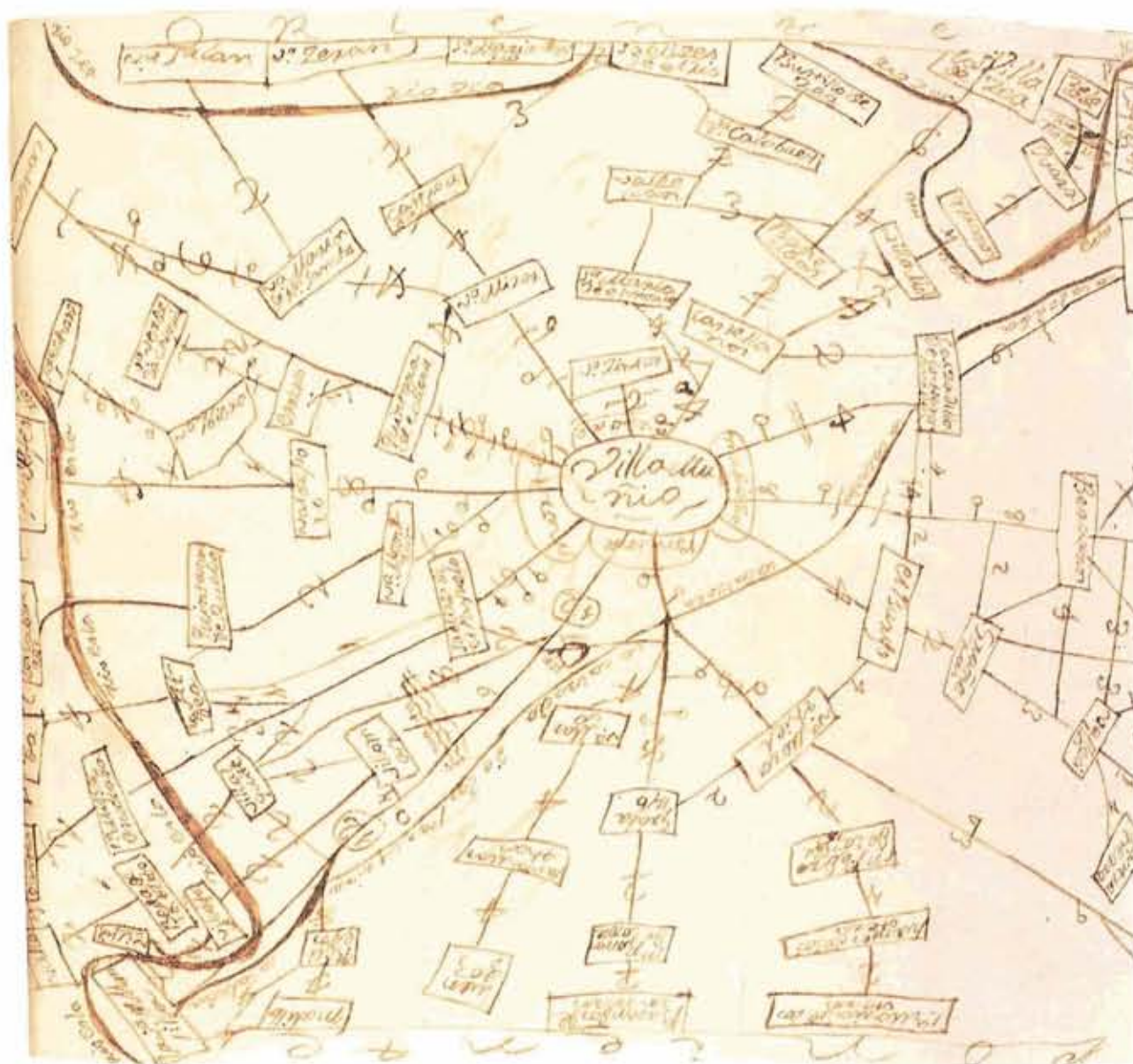
1. Se ha visto en el Plan político que en las siete Islas de las Canarias, por ser una sola la población, por ser una sola la población, por ser una sola la población...
2. Se ha visto en el Plan político que en las siete Islas de las Canarias, por ser una sola la población, por ser una sola la población, por ser una sola la población...
3. Se ha visto en el Plan político que en las siete Islas de las Canarias, por ser una sola la población, por ser una sola la población, por ser una sola la población...
4. Se ha visto en el Plan político que en las siete Islas de las Canarias, por ser una sola la población, por ser una sola la población, por ser una sola la población...
5. Se ha visto en el Plan político que en las siete Islas de las Canarias, por ser una sola la población, por ser una sola la población, por ser una sola la población...
6. Se ha visto en el Plan político que en las siete Islas de las Canarias, por ser una sola la población, por ser una sola la población, por ser una sola la población...
7. Se ha visto en el Plan político que en las siete Islas de las Canarias, por ser una sola la población, por ser una sola la población, por ser una sola la población...
8. Se ha visto en el Plan político que en las siete Islas de las Canarias, por ser una sola la población, por ser una sola la población, por ser una sola la población...
9. Se ha visto en el Plan político que en las siete Islas de las Canarias, por ser una sola la población, por ser una sola la población, por ser una sola la población...
10. Se ha visto en el Plan político que en las siete Islas de las Canarias, por ser una sola la población, por ser una sola la población, por ser una sola la población...
11. Se ha visto en el Plan político que en las siete Islas de las Canarias, por ser una sola la población, por ser una sola la población, por ser una sola la población...
12. Se ha visto en el Plan político que en las siete Islas de las Canarias, por ser una sola la población, por ser una sola la población, por ser una sola la población...
13. Se ha visto en el Plan político que en las siete Islas de las Canarias, por ser una sola la población, por ser una sola la población, por ser una sola la población...
14. Se ha visto en el Plan político que en las siete Islas de las Canarias, por ser una sola la población, por ser una sola la población, por ser una sola la población...
15. Se ha visto en el Plan político que en las siete Islas de las Canarias, por ser una sola la población, por ser una sola la población, por ser una sola la población...
16. Se ha visto en el Plan político que en las siete Islas de las Canarias, por ser una sola la población, por ser una sola la población, por ser una sola la población...
17. Se ha visto en el Plan político que en las siete Islas de las Canarias, por ser una sola la población, por ser una sola la población, por ser una sola la población...
18. Se ha visto en el Plan político que en las siete Islas de las Canarias, por ser una sola la población, por ser una sola la población, por ser una sola la población...
19. Se ha visto en el Plan político que en las siete Islas de las Canarias, por ser una sola la población, por ser una sola la población, por ser una sola la población...
20. Se ha visto en el Plan político que en las siete Islas de las Canarias, por ser una sola la población, por ser una sola la población, por ser una sola la población...

### Vista de las Islas



Plan político que manifiesta la actual población de las siete islas de Canarias... 1776. A.G.S.

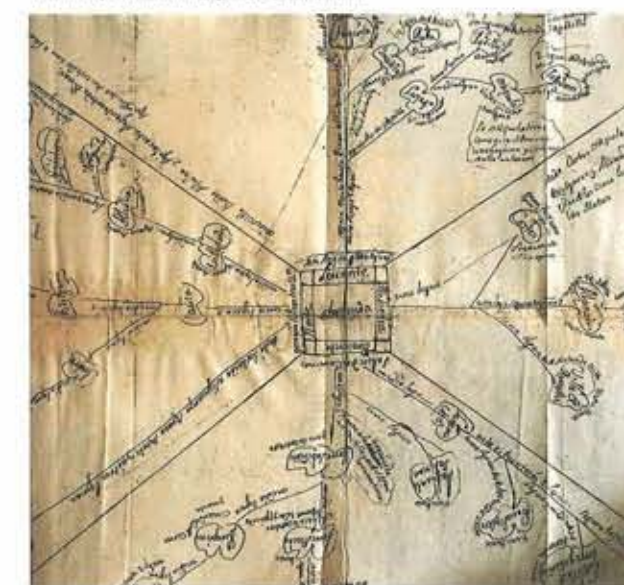




Esquema del territorio próximo a Villa Muñio. 1773 (?). B.N., Mss.



Plano del término de Villa Martín. 1773 (?). B.N., Mss.



Dibujo de Tortonda. 1773 (?). B.N., Mss.

gobierno y adelantamiento del comercio»<sup>33</sup>. Si el proyecto de Ensenada no se logró, sería poco después el geógrafo Tomás López quien acabó tal iniciativa. Nacido en 1730, se había trasladado a París en 1752 para realizar estudios de Geografía, teniendo como maestros a los que, a su vez, habían dependido de Cassini. Formando por Lacaille (quien en 1751 había partido a América, regresando a París en torno a 1755) y por D'Anville y Dheulland, López siguió los cursos de Geografía del *College des Quatre Nations* y en 1760 volvía a España, después de haber analizado y comprendido el alcance de la propuesta formulada por Cassini al trazar su *Carte de France*<sup>34</sup>. Consciente de la necesidad de interpretar y conocer racionalmente el territorio, en 1763 inicia una labor que pretende ser similar a la

que D'Anville había desarrollado en Francia: Capel ha estudiado detenidamente el método cartográfico que aplica López en su trabajo y, comenta que «...es un ejemplo perfecto de geógrafo erudito, de gabinete, que trabaja exclusivamente con fuentes de segunda mano sin realizar personalmente las observaciones astronómicas y topográficas necesarias para el levantamiento cartográfico». En este sentido, entiendo que el estudio de las fuentes de López es fundamental para comprender su trabajo, y entender que información pide a sus fuentes, es la clave para valorar su visión sobre el territorio. ¿Porqué el estudio de Tomás López es clave para analizar el sentido que tuvo el concepto «territorio» en la segunda mitad del siglo XVIII? Sencillamente porque en torno a él se concretan

33. Ibid., pág. 150. Cita a Rodríguez Villa, op. cit., pág. 150. Existe una larga serie de economistas y políticos interesados en la geografía y el conocimiento del territorio: Aranda publica su propuesta de Canal de Henares; Campomanes su relación sobre Postas, y participa, como he señalado, desde la Academia de la Historia en el *Diccionario* y Jovellanos (como miembro del Consejo de Ordenes Militares) dirige, desde 1786, la formación y edición de la geografía y atlas histórico sobre las órdenes militares

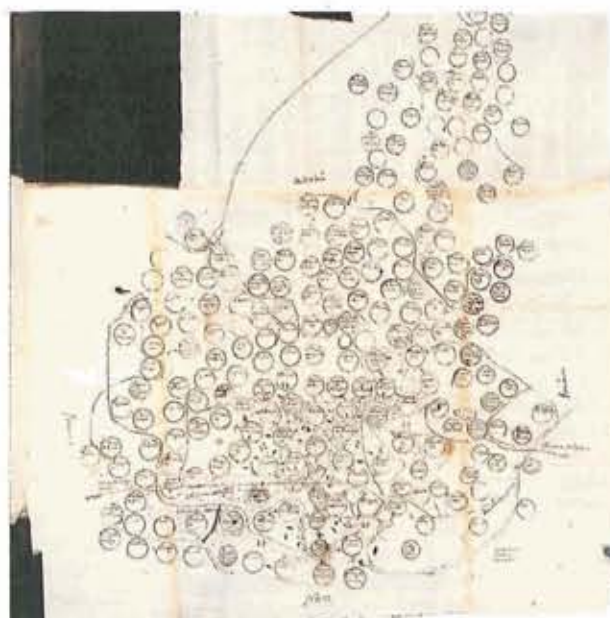
Jovellanos «Sobre la publicación de los mapas geográficos del territorio de las órdenes», en «Obras», Vol. V, págs. 138-145, Madrid, 1956.  
34. H. Capel, *Geografía y Matemáticas...*, págs. 153-195. El dato específico de su aprendizaje en *l'école des Quatre Nations* no aparece en Capel. Vayssière en su trabajo «Des cartes en Espagne», en el Catálogo de la exposición «Cartes et figures de la terre»; París, 1980, págs. 167-177, remite al artículo publicado en 1898 en

el *Boletín Hispanique* pág. 49, en el que existen, dice, importantes datos sobre el geógrafo. Quiero aquí agradecer a mi buen amigo Vayssière el haberme facilitado un ejemplar de su tesis doctoral, realizada en l'Ecole de Hautes Etudes en Science Sociale en París sobre la requisitoria de Tomás López y el estudio de los dibujos existentes en la Biblioteca Nacional de Madrid, sección de manuscritos.



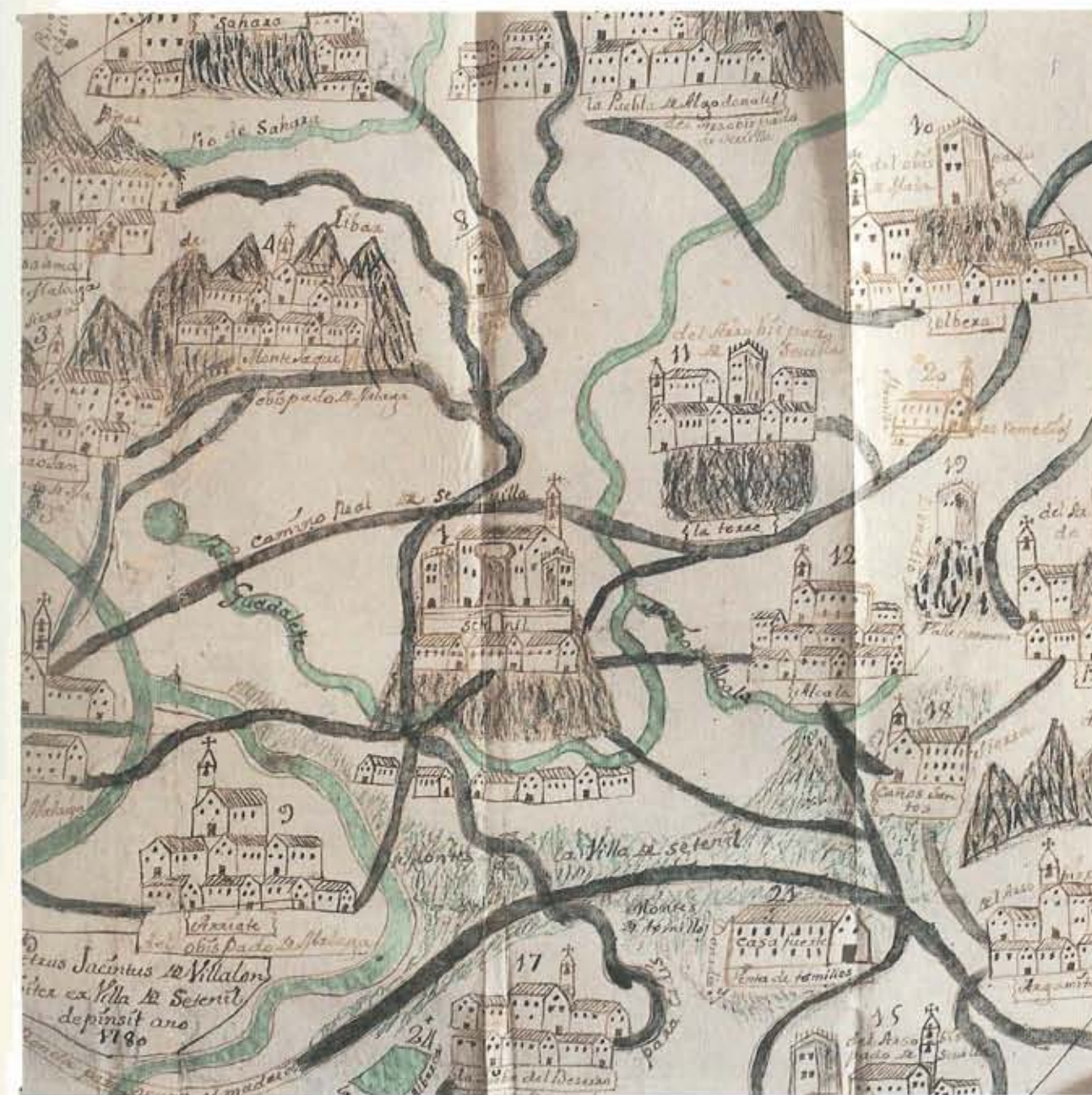


Plano de la ciudad de Almería, segunda mitad del siglo XVIII. A.G.S.



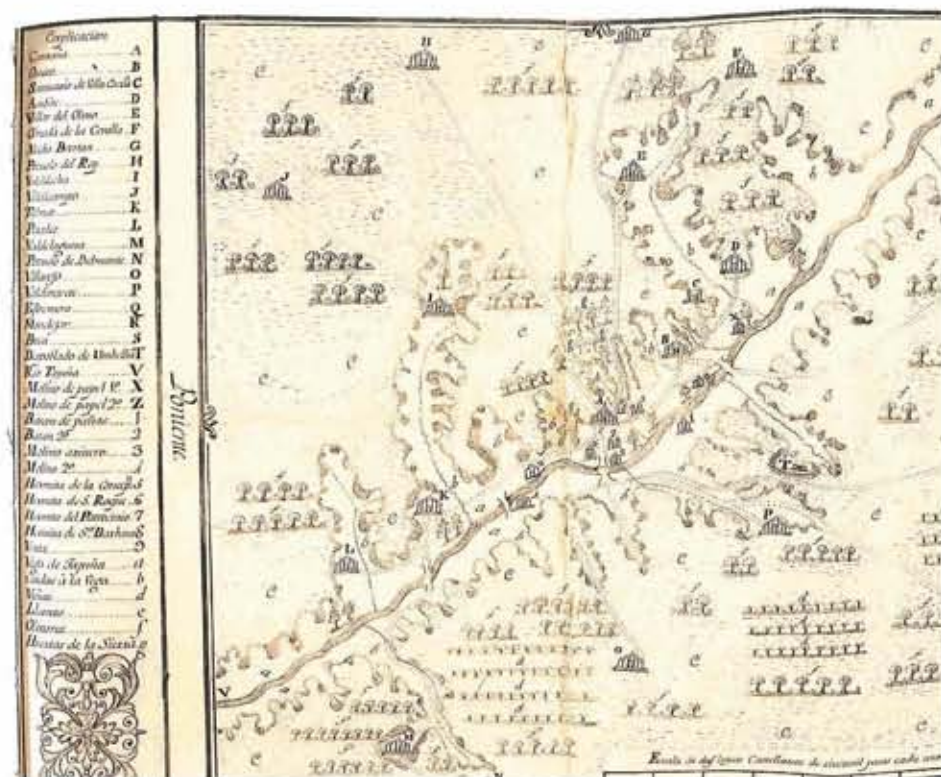
Dibujo del territorio próximo a Sorillo. 1773 (?). B.N., Mss.

algunos de los temas que gravitaban sobre la cultura española desde hacia casi treinta años. Al poco de llegar a España, en 1766, decide reunir documentación que le permita establecer, de modo definitivo, un mapa general de España que pueda ser utilizado no sólo por militares sino, y sobre todo, por economistas e ingenieros. Consciente de los comentarios que hiciera Cassini sobre la utilidad de la geografía como elemento indispensable de aquellos que querían transformar la realidad, decide establecer un plan de recogida de datos sobre todo el territorio, preguntando a obispos, curas párrocos... En este sentido redacta un *Interrogatorio* que distribuye ampliamente y en el que pide, en primer lugar, definir el lugar administrativamente, si es cabeza de Partido o depende de alguna parroquia, cuántas leguas dista de la principal parroquia o Metrópoli; si está a orilla de algún río y, en caso afirmativo, donde nacen las aguas de éste; qué montes o sierras se encuentran próximos, detallando los nombres de puertos...; qué bosques, montes o florestas tiene el lugar; cuándo se fundó y qué edificios notables posee; cuáles son los frutos más singulares de su terreno, y de cuales carece, así como la cantidad a que ascienden cada año; qué manufacturas y fábricas tiene, de qué especie y qué instrumentos o máquinas ha encontrado su industria para los trabajos; cuáles son las ferias y mercados existentes y qué días se celebran; si tiene centros de enseñanza especiales; cuál es su gobierno político y económico, y si tiene Colegios, Hospitales, Seminario...; qué enfermedades son las que comunmente padecen; si tiene aguas, salinas, minas, canteras... y, por último, si existe alguna inscripción sepulcral en la población o en su proximidad. No termina aquí el largo cuestionario sino que existe una nota, en mi opinión, de excepcional interés, en la que señala lo siguiente: «Procurarán los señores...

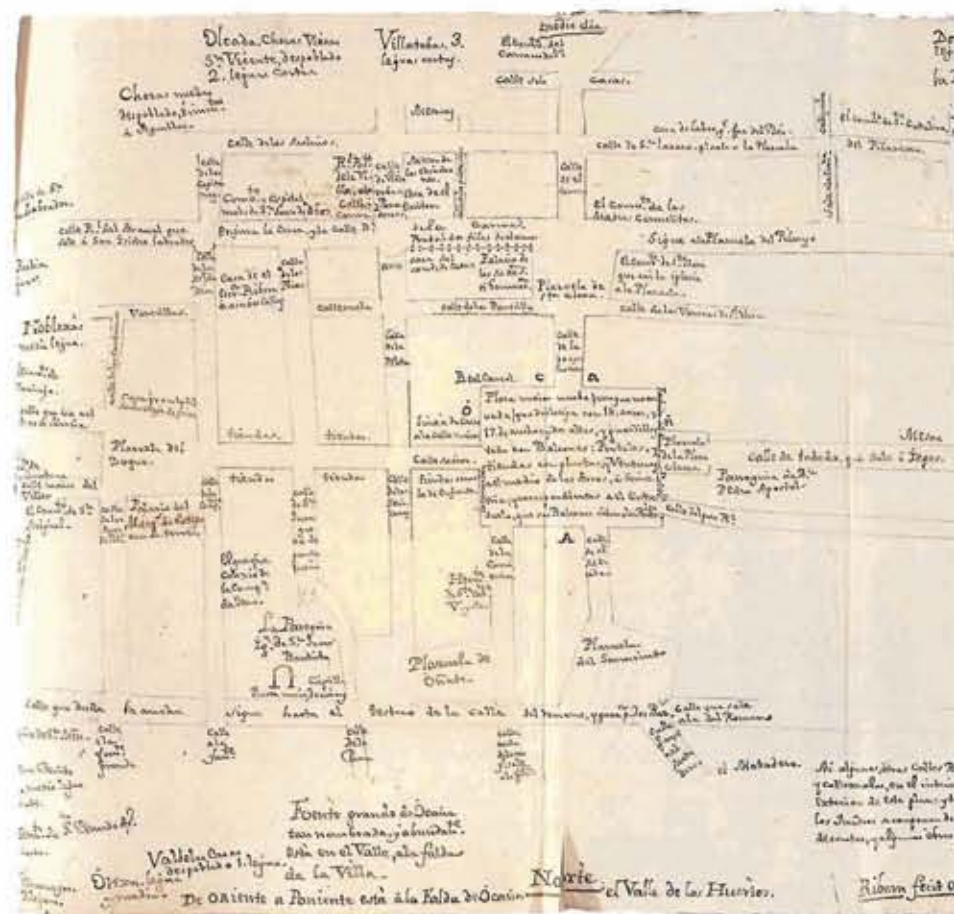


Dibujo de los alrededores de Setenil. 1773 (?). B.N., Mss.

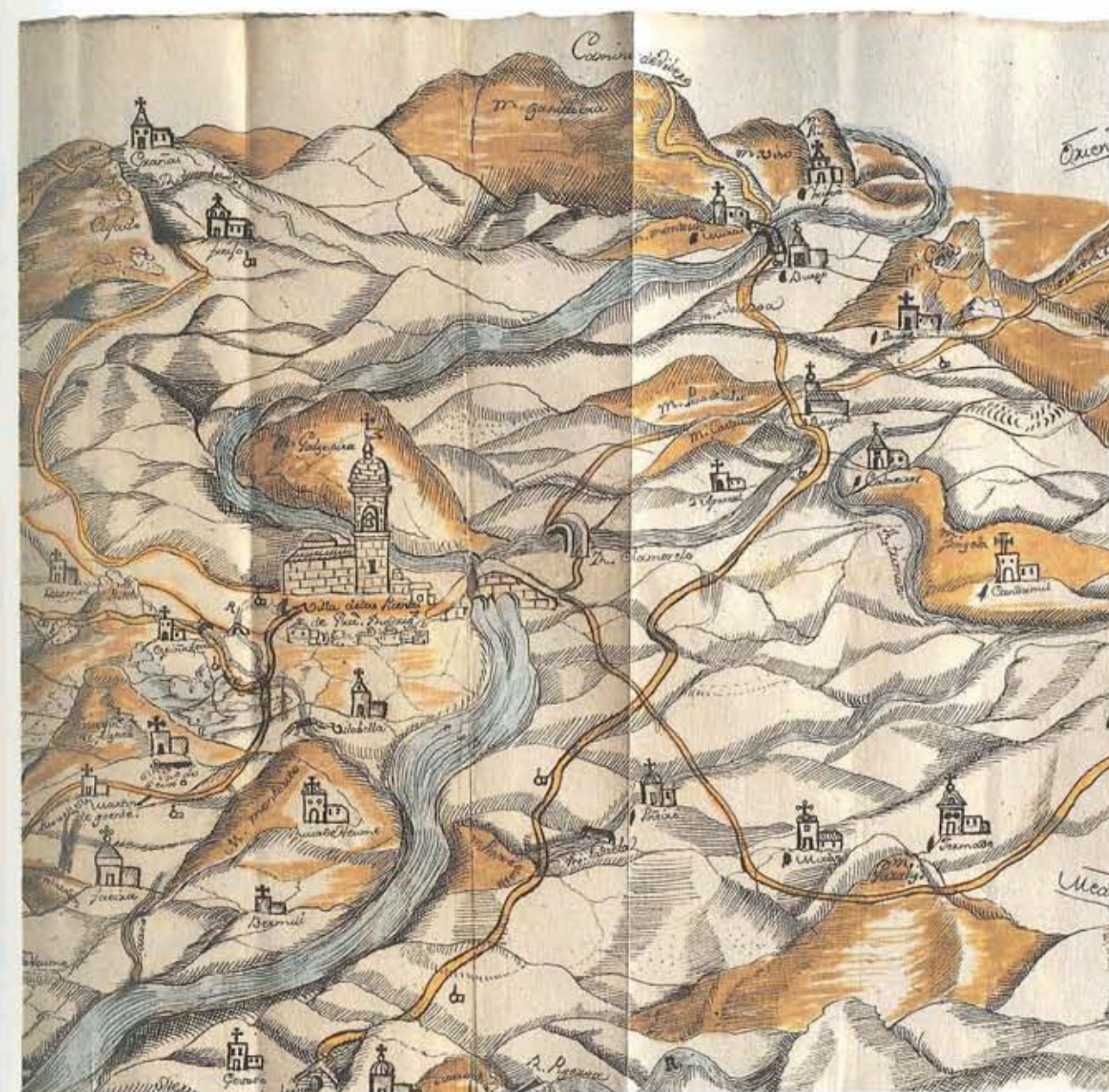




Dibujo de los alrededores de Caravaca. 1773 (?). B.N., Mss.



Croquis de las inmediaciones de San Vicente, 1773 (?). B.N., Mss.



Inmediaciones de la Villa de Los Puertos. 1773 (?). B.N., Mss.





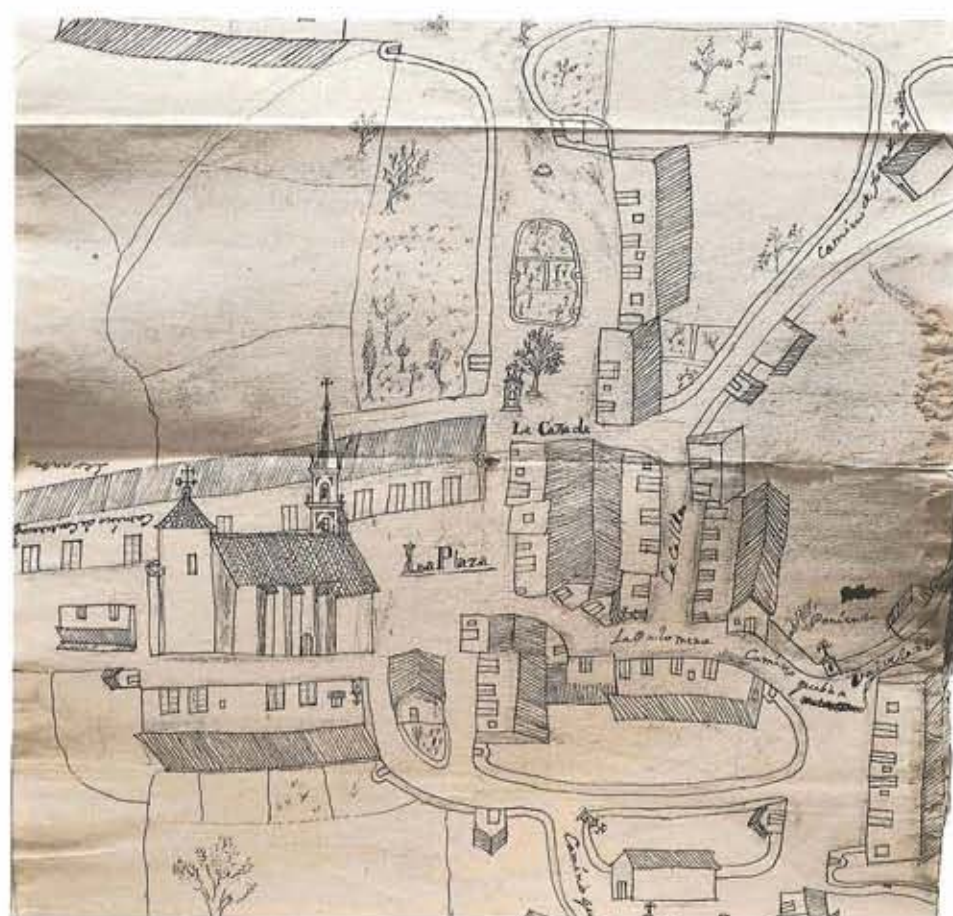
Croquis del término de Benalacera. 1773 (?). B.N., Mss.



Término de Cuevas de los Moros. 1773 (?). B.N., Mss.

formar una especie de mapas o planos de sus respectivos territorios de dos o tres leguas en contorno de su pueblo, donde pondrán las Ciudades, Villas, Lugares, Aldeas, Granjas, Caseríos, Ermitas, Ventas, Molinos; Despoblados; Ríos; Arroyos; Sierras; Montes; Bosques; Caminos..., que aunque no

estén hechos como de mano de un profesor, nos contentamos con sólo una idea o borrón del terreno; porque los arreglaremos dándoles la última mano. Nos consta que muchos de los Señores Párrocos, son aficionados a la Geografía y cada uno de éstos puede demostrar muy bien lo que hay al

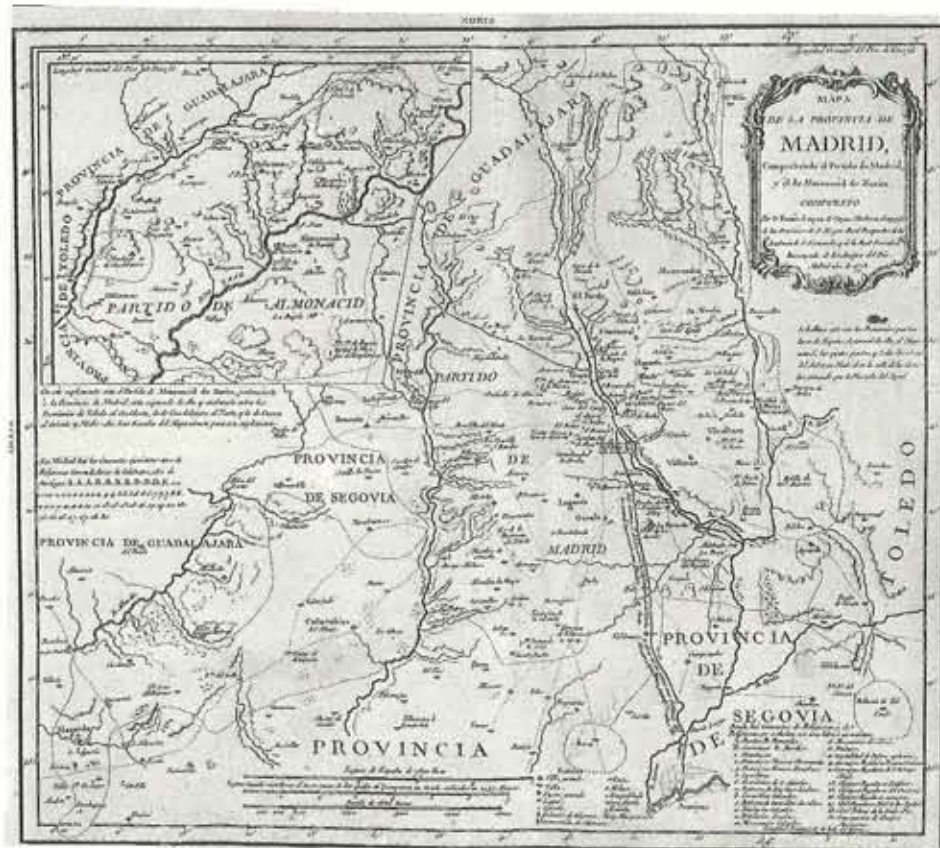


Croquis de la Villa de La Palomera. 1773 (?). B.N., Mss.



Inmediaciones de la Villa de Los Bornos. 1773 (?). B.N., Mss.





Mapa de la provincia de Madrid por Tomás López. 1773. S.G.E.

contorno de sus Iglesias.»

Hace algunos años Bruno Vayssiere (en su Tesis presentada en la l'Ecole de Hautes Etudes en Sciences Sociales de París y publicada parcialmente en el Centro Pompidou) estudiaba el *Interrogatorio* de Tomás López<sup>35</sup>. Parece evidente que la costumbre de los censos e inventarios estaba ya establecida, pero la novedad que introduce López consiste en pedir los dibujos, modificando así el requisito que establecía el Catastro de elaborar un sistema de cuadros estadísticos. En segundo lugar, y entiendo que es singular, pide en su interrogatorio una larga serie de informaciones y precisiones sobre el

territorio y las poblaciones que difícilmente podemos pensar están dictadas por la necesidad de dibujar el mapa y que encajan en la preocupación del reformador social.

López entendía, como comenta en sus *Principios Geográficos* que «el geógrafo trabaja en su casa, teniendo a la vista papeles varios de un mismo terreno, que compara y adapta según sus buenas críticas lo que es más perfecto». En este sentido, no sólo utiliza la cartografía existente sino que, intentando adecuar no la topografía y si la información económica, pide referencias de pequeñas unidades, autónomas hasta entonces. El



Croquis de la Villa de Bolaños. 1775 (?). B.N., Mss.

dibujos (Alcázar de San Juan, Alcoba, Argamasilla de Alba, Argamasilla de Calatrava, Horcajo de los Montes, Porcuna...), así como el interrogatorio al que debían

contestar los Vicarios Eclesiásticos y Curas Párrocos (en nota 1, pág. 8, estudia los distintos trabajos sobre las descripciones de Ciudad Real).

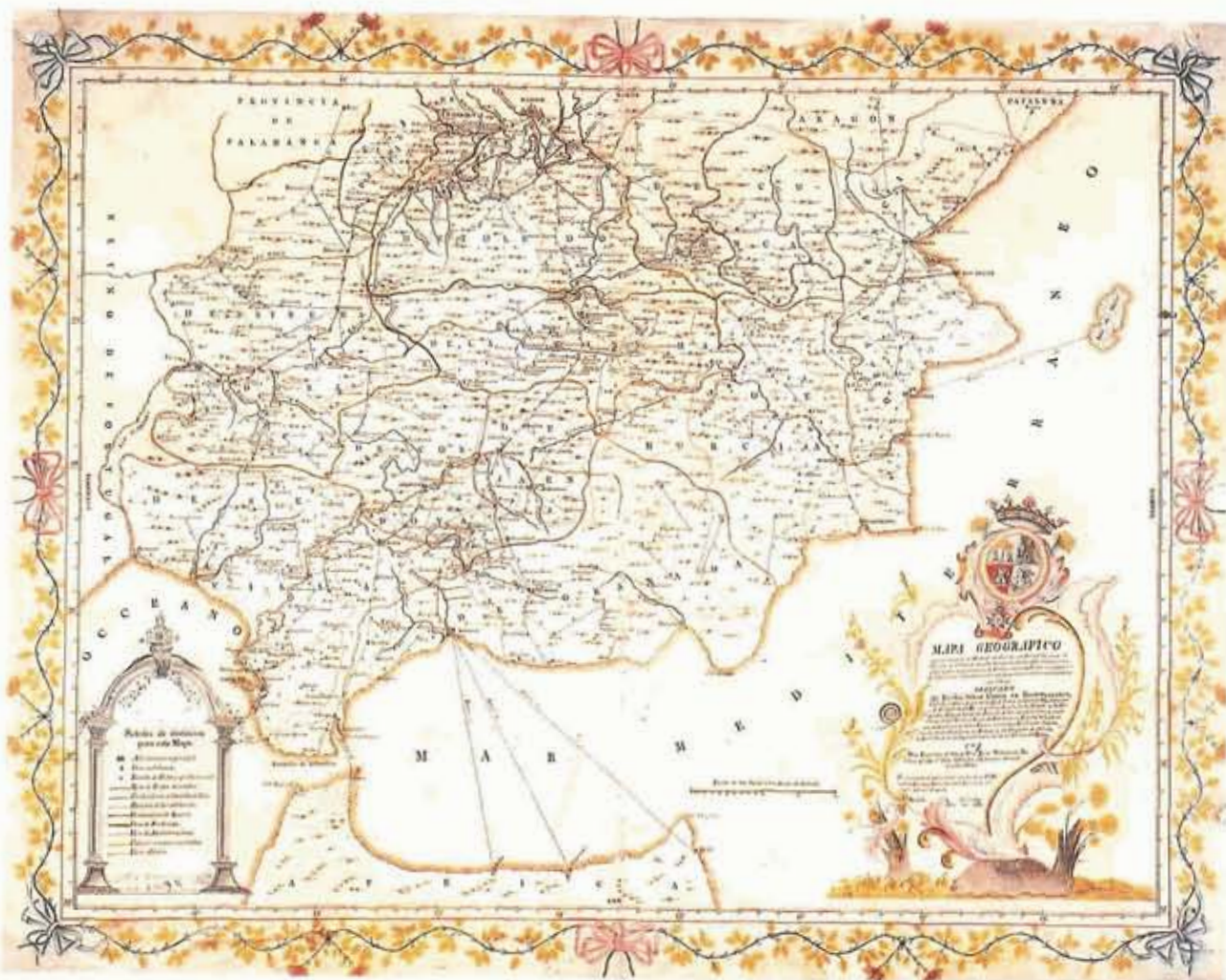
35. B. Vayssiere, *Des cartes en Espagne...*, pág. 168. Interesa consultar el manuscrito existente en la Academia de la Historia, *Informe para realizar un diccionario geográfico de España*, de 1772 (sig. Mss. 9-6343 y 11-4/8033). Marcel publicó en «Le géographe Tomás López. Essai de bibliographie et de cartographie» en «Revue Hispanique», vol. 16, 1907, págs. 137-143, la carta, el cuestionario de López así como alguna respuesta. Las respuestas al Interrogatorio de López se encuentran en la sección de manuscritos de la

Biblioteca Nacional, sig. 7293-7312. Santos Madrazo ha dado, recientemente, en su estudio sobre *El sistema de transportes...* una relación de la signatura de cada provincia (t. II, pág. 841). Algunas han sido publicadas: hace años Castañeda Alcover dio a la luz las correspondientes al reino de Valencia «*Relaciones geográficas, topográficas e históricas del reino de Valencia en el siglo xviii a ruego de D. Tomás López*», en «*Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*» de 1916-1919 (pág. 281; t. XXXVIII, págs. 56, 270;

t. XXXVIII, págs. 234, 392; t. XXXIX, págs. 324, 684; t. XXXV, págs. 352; t. XXXVI, págs. 43 y 224; t. XI, pág. 281) 1920-1921 (XI, págs. 89, 275, 394, 574; t. XII, págs. 85, 247, 445, 641; t. XIII, págs. 118, 281, 434) y 1923 (t. XIV, págs. 99, 265, 363). Recientemente Cristina Segura ha publicado el *Diccionario de Tomás López en Almería*, (Almería, 1985) dando el *Interrogatorio* en págs. 22-23. En una sorprendente edición de F. J. Gallego Roca *Morfología urbana de las poblaciones del Reino de Granada a través del catastro*

*del Marqués de la Ensenada*, publicada, en Granada, 1987, aparecen también los *Interrogatorios* de López (págs. 73-75). Interesa consultar el trabajo de J. L. Ruiz Márquez *Almería y sus pueblos a mediados del siglo xviii*, Toledo 1981, en el que da las respuestas del catastro de Ensenada junto con los dibujos de las poblaciones, así como la obra del colectivo Grupo Al-Balathio, *Los pueblos de la provincia de Ciudad Real a través de las descripciones del Cardenal Lorenzana*, Toledo, 1985, que ofrece algunos





Mapa de Correos, Postas y Caminos. 1789. S.G.E.

proyecto se formula, con intención de conocer el territorio español partiendo de pequeños elementos que entiende como autónomos y pidiendo, en el último punto, comprender el sentido y las posibilidades del espacio próximo a cada localidad. En su proyecto no existen ni referencias a la escala en que debe recibir el dibujo, ni tampoco la precisión sobre el grado de definición de éstos: le basta con comprender la realidad del espacio, dato desconocido e ignorado hasta el momento. Más preocupado por la realidad que por el detalle de la misma, en su petición solicita la reproducción de un entorno respecto del núcleo, al sospechar que —de no definir el entorno— el encuestado podría centrar su atención en dos o tres detalles carentes de relevancia<sup>36</sup>. La petición refleja cómo su interés no se centra en el trazado o estructura de los pequeños núcleos espaciales, sino que intenta entender el

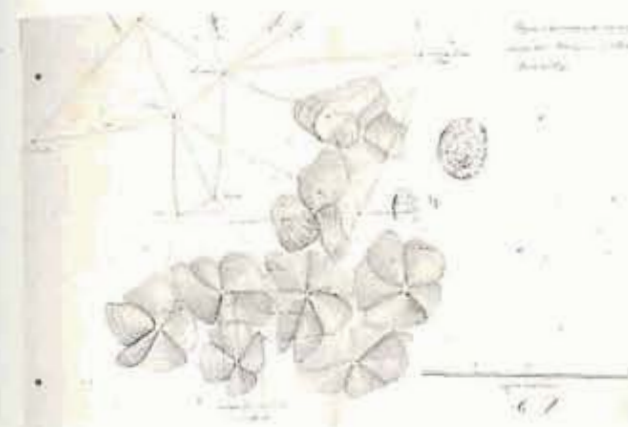
sentido y la función de cada célula dentro de la idea general de territorio, en la pretensión de coordinar estos datos. Por consiguiente, su objetivo es unir las informaciones fragmentarias, en la necesidad de dar una imagen general; coincidiendo su preocupación con la de un viajero anónimo que visita España en 1765 y cuyo libro de viajes recoge García Mercadal «...se tienen tantos detalles geográficos sobre España, y tantos mapas, aunque todos imperfectos, que no pretenderé someterme a la precisión mecánica de la geografía»<sup>37</sup>.

¿Precisión mecánica de los geógrafos?; lo dudo, pero sí es evidente que su proyecto encaja en las preocupaciones de la España del momento. López había pedido, en el interrogatorio remitido a los párrocos, información gráfica sobre la situación de las aldeas, y características de propiedades agrícolas, molinos, despoblados, ríos, riachuelos cadenas

36. T. López, «Principios Geográficos aplicados al uso de los mapas». Madrid, 1785, t. II, págs. 147-148.

37. Anónimo, *Estudio Político, Histórico y Moral del Reino de España*, 1765. Publicado por J. García Mercadal «Viajes de Extranjeros por España y

Portugal», t. III, pág. 519, Madrid, 1962.



Croquis de las inmediaciones de Aldequemada, en Sierra Morena con indicación de los caminos. S.I.L.M.

montañosas, bosques, caminos...<sup>38</sup> pero sucede que la mitad de sus corresponsales son incapaces de dibujar su espacio cotidiano, a pesar de haber supuesto conocimientos de geografía, y se contentan con describirlo; los restantes, quinientos aproximadamente, envían una extraordinaria variedad de apuntes, esquemas, notas, borradores, perspectivas que se encuentran recogidas en la sección de manuscritos de la Biblioteca Nacional. López no es el único que pretende conocer la realidad del territorio. Es bien conocida la intención de la Academia de la Historia de redactar un Diccionario Geográfico-Histórico: partiendo, como señala Capel en otro de sus trabajos, de la colección de 10.150 cédulas geográficas reunidas por Juan Manuel de la Parra, la Academia acuerda realizar un «*Índice General Geográfico*», proyecto que se convirtió al poco en un «*Diccionario Geográfico de España*». Probablemente el esfuerzo era continuación de otro intento, de la misma Academia, en 1740, consistente en elaborar los mapas de España, para lo cual se había reunido importante documentación tanto antigua como moderna. El

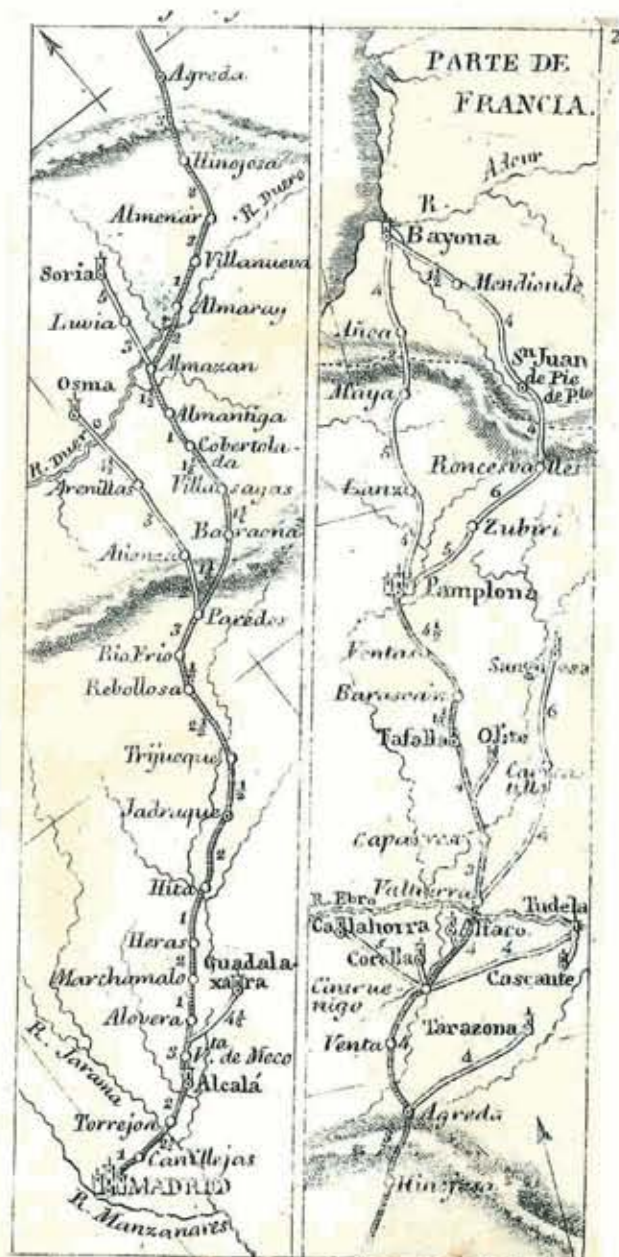
38. Ver la referencia a Santos Madrazo en la nota núm. 35.

39. H. Capel, «Los diccionarios geográficos de la Ilustración en España», en «*Geo-crítica*», núm. 31, págs. 25.

40. Sobre su relación con los problemas del territorio, ver Laura Rodríguez, *Reforma e Ilustración en la España del siglo XVIII*. Pedro R. Campomanes. Madrid, 1975, págs. 179-185. Ver igualmente, M. Avilés, *Epistolario de Pedro Rodríguez de Campomanes, 1747-1777*. Madrid, 1983, Carta de Ricardo Wal a Campomanes concediendo Privilegio Real para imprimir la obra. Sobre el tema de los caminos y Campomanes ver los catálogos ya citados de «*Obras Públicas*», págs. 48-61 (nota), y «*La Administración en la época de Carlos III*»,

págs. 65-72. Sobre el tema de los caminos consultar F. Quirón Linares, «*Fuentes para la geografía de la circulación en España: algunos libros sobre los caminos españoles de los siglos XVIII y XIX*», en «*Estudios Geográficos*», núm. 123, 1971, págs. 353-373. Igualmente, ver J. Muñoz Jiménez, «*Un importante conjunto documental sobre la geografía de la circulación en España a finales del siglo XVIII; el interrogatorio de Juan Fermín de Gosde*», en «*Estudios Geográficos*», núm. 127, 1972, págs. 355-363.





Camino de Madrid a Pamplona y Bayona. S.G.E.

centralidad, (estudiada por Santos Madrazo), que ya Colbert defendiera, Jovellanos critica, tanto en sus *Diarios*, como en *Informes sobre Caminos* o en el *Informe sobre la Ley Agraria*, la relación de la red con el mercado interior así como la comercialización de los excedentes agrarios. Jovellanos entiende los caminos como elementos de tráfico de mercancías y, en este sentido, criticará la escasa interacción entre interior y periferia, al tiempo que lamenta la orden de construir simultáneamente los grandes caminos, pese a disponer de fondos limitados «...No bastan para la prosperidad de nuestro cultivo los medios ordinarios de conducción, y es preciso aspirar a aquellos que, por su facilidad y baratura, enlazan todos los territorios y distritos, y los acercan, por decirlo así, a los puntos de consumo más distantes; y entonces ese auxilio, que pondrá en actividad el cultivo en los últimos rincones del reino, que dará a cada uno los medios de promover su felicidad, y que difundirá la abundancia en todas partes, servirá al mismo tiempo para repartir más igualmente la población y la riqueza, hoy tan monstruosamente acumuladas en el centro y los extremos.» La crítica a la red radial viene entonces desde la opinión de que no sirve para distribuir la riqueza, puesto que no se concibe abrir el despoblado existente en el centro del país. La red centralizada



Mapa de caminos y postas de España. 1773. S.G.E.



Mapa geométrico del Norte de España. 1790. S.G.E.

de caminos evita el paso por ciudades importantes y no afecta, al tener un desarrollo económico ambas, Capital y ciudad de litoral, a extensas áreas que mediaban entre un punto y otro. Sólo a partir del conocimiento de la Cartografía, en Jovellanos o cualquier otro de los ilustrados del momento, se evidencia la relación de dependencia que existe con la aldea respecto de la villa, permitiendo el estudio de la realidad definir la actividad, y, por tanto, el programa de necesidades, de la primera. Sucede así que, tanto en Sierra Morena como en las nuevas poblaciones de Nueva Andalucía, la administración se organiza de forma piramidal, de manera que varias aldeas (tres o cuatro, próximas entre sí) definen el territorio administrativo de una población, y a su vez tres o cuatro poblaciones configuran una feligresía o parroquia, asentándose la

cabeza de todas las poblaciones en la Capital de la Encartación. Reflejo de las ideas esbozadas por Mirabeau, Condillac o Cantillon, su influencia se advierte, como estudió en su día el profesor Fabián Estapé al tratar sobre Jovellanos como traductor de Cantillon, en el medio cultural sevillano: «Para Somoza el discurso sobre el estudio de la economía civil (de Cantillon) es una traducción, probablemente extractada de alguna obra que Jovellanos leyó durante su estancia en Sevilla, mientras desempeñaba el cargo de Alcalde del Crimen y es miembro activo de la tertulia de D. Pablo de Olavide, Intendente y repoblador de Sierra Morena»<sup>42</sup>. Que Olavide influye en Jovellanos lo sabemos gracias a su propia correspondencia puesto que la comenta en carta a su hermano Francisco de Paula. Como consecuencia de dichos contactos

42. F. Estapé, op.cit., pág. 56.

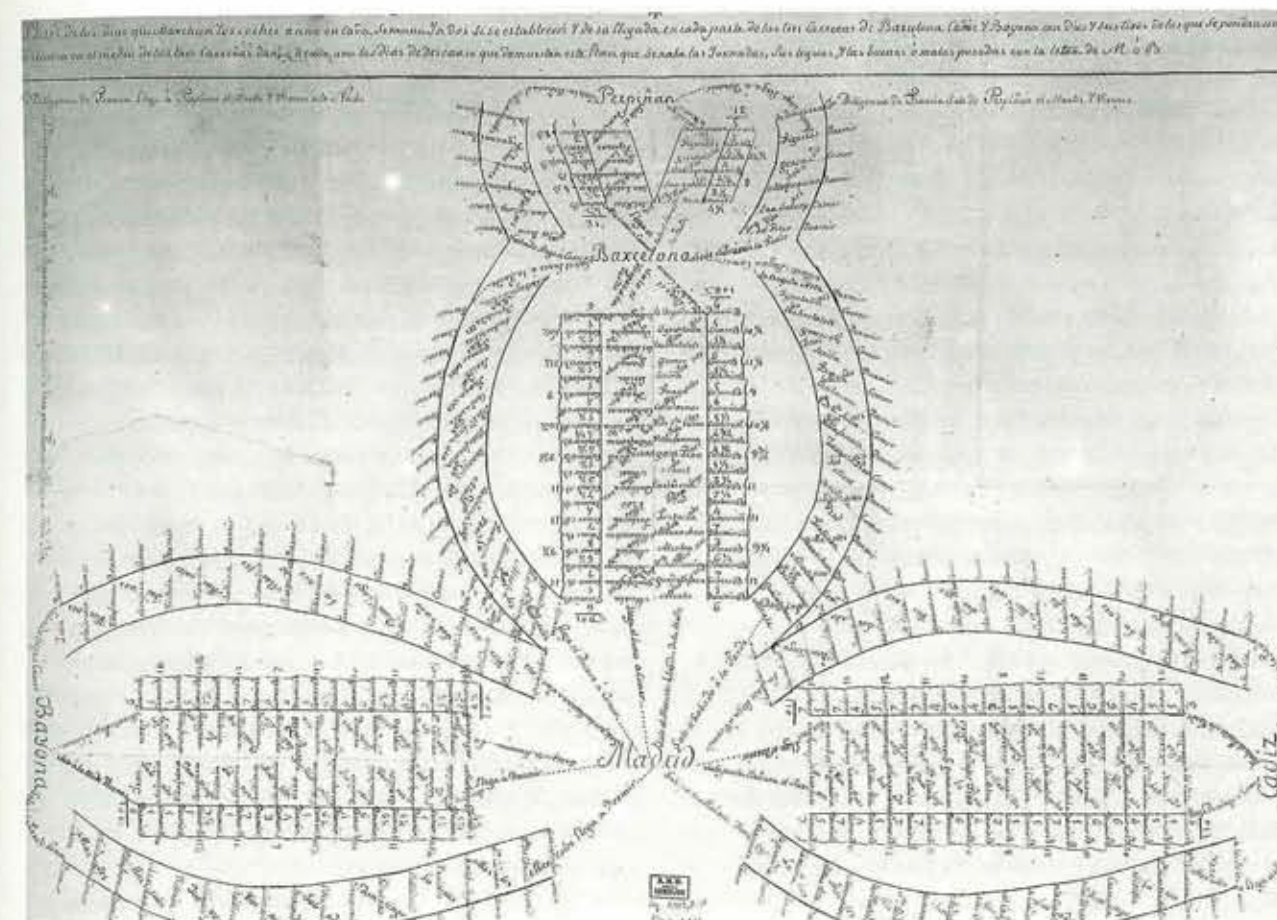
o *Concurrence*, publicados en la *Enciclopedia*<sup>41</sup>. Existe un espíritu común sobre la necesidad de romper con los arbitristas del siglo XVII o con las ideas enunciadas por los proyectistas en el siglo XVIII, y prueba de ello es que en los textos económicos se plantea la discusión sobre el sentido que deben tener las ciudades frente a las aldeas o a las villas; y esta polémica también aparece en la discusión sobre la red radial de caminos, cuando, enfrentándose a la mítica referencia francesa de la

41. Ver nota 24.



elabora un resumen del texto de gran interés pero, por encima de ello, es importante para nosotros saber que en la Sevilla de Olavide se conocen los estudios donde se plantea la cuestión de la riqueza, del tráfico del trigo, o del establecimiento de nuevas comunidades de colonización. Partiendo quizás de Cantillon y de sus ideas sobre la necesidad de fomentar la repoblación (su texto se dividía, en este sentido, en epígrafes tales como «De la Sociedad y del Hombre», «De la Aldea», «De la Ciudad», «De las ciudades capitales» o «Cómo el trabajo de labrador vale menos que el de un artesano»<sup>43</sup>, las ideas que esboza sobre la aldea o la ciudad no se corresponden ya con las esbozadas en *Sinapia*, puesto que definen funciones y equipamientos distintos. Sólo en el texto de Danvila, cotejado por el profesor Estapé, se señala que: «... la ciudad capital del Reyno, que llamamos Corte, se forma del mismo modo que una ciudad de provincias, con la sola diferencia de que los más ricos propietarios de todo el Estado viven en la capital, que el Príncipe y los ministros viven en ella y expenden parte de los réditos al Estado: que están allí establecidos los Tribunales Supremos, con cuyo motivo aun los propietarios de las provincias suelen de tiempo en tiempo ir a la capital: y finalmente que es el centro de todo Estado, de suerte que sus costumbres, trato y modo de vivir sirven de modelo a las provincias. Por eso los propietarios de éstas suelen enviar sus hijos a la capital para que se eduquen y formen a su modo de vivir». En *Sinapia*, del mismo modo, la Corte «es la Metrópoli de las provincias que ocupa el centro de la península. No se diferencia de otras Metrópolis sino en ser residencia del Príncipe, del Senado y Arzobispo o Patriarcas. En ella reside la Academia y los Archivos y se celebran los concilios generales de la nación. En medio tienen el templo patriarcal, muestra

admirable de la piedad e industria»<sup>44</sup>. Esta es, en mi opinión, la única semejanza posible entre *Sinapia* y la idea ilustrada que ofrece Cantillon, puesto que en los restantes planteamientos las diferencias son evidentes y señalan dos distintas maneras de entender el espacio y la imagen de ciudad. Para Cantillon, la ciudad no es un núcleo organizado al modo de la villa o la aldea puesto que el mercado es el elemento generador que se plantea en el origen la ciudad. En este sentido, señala, basta con que algunos grandes propietarios se establezcan en la proximidad del mercado para dar vida a la ciudad. Para el autor de *Sinapia*, por el contrario, el elemento que generaba la vida de la comunidad era la familia, y la diferencia existente entre villa, aldea o ciudad se limita al número de familias residentes en cada núcleo. «La importancia de la ciudad viene dada por el número de propietarios de tierra que residen en ésta o, dicho de otra forma, por la importancia del beneficio de la tierra que les pertenece» señala Cantillon. Y se plantea el problema de dónde situar la aglomeración, cuál debe ser la distancia idónea entre el lugar de labor y el mercado o cómo debe definirse la especialización del territorio. La doctrina liberal del siglo XVIII piensa que una cierta igualdad espacial y una moderada dispersión son beneficiosas, por lo que aconseja organizar un circuito o, lo que es lo mismo, dispersar las capitales de provincia lejos de la Corte Capital. En cierto sentido, su actitud es retomada años más tarde por el Padre Martín Sarmiento quien, en 1763, elabora un memorial titulado «Apuntamiento para un discurso sobre la necesidad que hay en España de unos buenos caminos reales y de su pública utilidad. Y del método de dirigirlos, marcarlos, construirlos, comunicarlos, medirlos, adornarlos, abastecerlos y conservarlos»<sup>45</sup>. Autor, además, de una larga serie de



Una nueva forma de entender el territorio: Plan de los días que marchan las diferentes diligencias que parten de Madrid. A.H.N.

43. Ibid., pág. 57.

44. Ibid., pág. 65.

45. J. L. Pensado, *Fray Matías Sarmiento, testigo de un siglo*, Salamanca, 1972, en la pág. 37, nota 57, señala su

intención de elaborar un «Plano... para formar una general descripción geográfica de España» y sitúa el manuscrito en la Colección Dávila, IX, I (20.383).



escritos de carácter estético sobre arquitectura, su propuesta es funcional por cuanto que emite una idea, aparentemente disparatada, sobre el trazado de caminos que, tras un examen, revela su auténtico sentido. Sarmiento propone que, desde un punto de Madrid, concretamente desde el astial de la Capilla del Palacio Real, se tracen, siguiendo los treinta y dos vientos o rumbos de la aguja de mareas, líneas rectas que irían hasta las extremidades de toda España. Estas líneas demarcarían los caminos reales, a los que cortarían y señalarían los provinciales, trazados como las cuerdas de los círculos imaginarios que los caminos reales radian desde Madrid. Frente a la idea de una serie de caminos que no conduzcan a ninguna parte, establece un programa de equipamientos que complementan la idea del camino: «... en estos caminos cada tantas leguas habrá un mesón; cada tantas, piedras indicatorias; a tantas otras, un caserío para que los caminos no queden solitarios; a distancias iguales, arbolados y plantíos; de trecho en trecho, ermita y posada con cirujano y herrador así como casa para correos y postas».

Su idea es clara: para él los caminos no deben conducir a ningún sitio (así se explica el trazado caprichoso desde el astial de la Capilla del Palacio Real), porque aquellos caminos que van a alguna parte sólo sirven para fomentar la riqueza en zonas

donde ya existe una economía. Es preciso que el camino sea elemento aglutinante de nuevas instalaciones y de nuevas riquezas y por ello, el programa de equipamientos y señales a establecer se entiende más desde la idea de una primera ordenación del espacio, de una inicial política sobre el espacio, que como solución a un problema de transporte. Poco tiene que ver con los supuestos de una red de tráfico, porque poco le importa al Padre Sarmiento saber a dónde conducen sus caminos o a través de dónde. Lo que pretende es convertir éste en elemento ordenador del territorio, organizando y creando riqueza en su alrededor; y si en un momento Sarmiento se preocupó por conocer la situación real del país, analizando los censos llevados a cabo, a partir de un punto entiende que estos datos deben ser indicadores de una situación y que es preciso actuar sobre ellos. Su actitud es, pues, paralela a la de Cantillon, pero de corte distinto: el uno define las ciudades, capitales de provincias alejadas de la Corte para que puedan generar riqueza en su entorno; el Padre Sarmiento señala la necesidad de utilizar los caminos no como sistema de transporte, sino estableciendo en ellos núcleos económicos que ayuden a dispersar la riqueza.

La política de repoblación, de creación de nuevos circuitos económicos en zonas donde existen

despoblados, como en Sierra Morena, Andalucía, Extremadura, se entenderá desde la coordinación de los esfuerzos que tienden a crear riqueza, opinión que coincide con la de Galliani, sacerdote napolitano que, en 1750, había dedicado a Carlos de Nápoles, el futuro Carlos III en España, su *Diálogos sobre el comercio de trigo*, en el que señala cómo «...los hombres tienen la posibilidad de modificar la orientación natural de las corrientes comerciales». Reordenar la naturaleza introduciendo —mediante proyectos de ingeniería o de arquitectura— los cambios necesarios para que el país cambie su estructura económica, será el sueño de los ilustrados. De este modo, primero el territorio y luego la ciudad cobran sentido diferente y la organización, el programa de necesidades y el proyecto arquitectónico darán pie a que el territorio se valore como el área donde un conjunto de aglomeraciones, importantes o no, se unen para constituir una entidad de orden superior. A diferencia de la utópica *Sinapia*, donde la organización se establecía desde la casa de familia al barrio, a la Villa, Ciudad, Metrópoli o Corte, ahora las aldeas, las ciudades y las capitales son el resultado de un fantástico proyecto, ambicioso y en algún sentido casi irreal que debe enfrentarse a los medios con que cuenta el Estado. Se entiende que el paso de villa a ciudad, y de ésta a Metrópoli o

Corte, no es consecuencia de multiplicar la imagen de la ciudad por dos, tres o cuatro: lo que debe caracterizar al urbanismo no es un problema cuantitativo; el estudio del territorio como elemento ordenador de riqueza es lo que sirve para definir, con distintos programas de necesidades, lo que es la aldea, lo que significa la villa o lo que representa la ciudad. Y este sueño, la voluntad de actuar sobre el territorio intentando, a través suyo, modificar la naturaleza, es lo que define la nueva utopía ilustrada. La utopía de la Razón tiene poco que ver con la búsqueda regresiva de comunidades añoradas o de vivencias perdidas, porque la voluntad del momento de la Ilustración se centra en la elaboración de proyectos y propuestas donde la nueva sociedad pueda sentar sus bases, ahora desde la realidad, y definir las nuevas costumbres. Frente a propuestas basadas en divisiones arbitrarias del territorio, frente a la opción de establecer el cuadrado como unidad administrativo-económica, ellos proponen una alternativa global, conscientes de que la distribución de la riqueza consiste en romper el espacio limitado que plantea el campo. Entienden que la cuadrícula propuesta por otros no es una estructura (y sí una forma), y frente a ella opondrá la realidad de la naturaleza conquistada por el hombre.



La voluntad por fomentar el tráfico de mercancías. Canales y Caminos. El Canal de Castilla; el Canal Imperial y el Canal de Andalucía

Si en nuestro razonar sobre el urbanismo del siglo XVIII aceptamos la idea de una historia global que intenta restituir la forma de conjunto de aquella cultura, dando *rostro* a la época, es evidente que los análisis y proyectos entonces llevados a cabo sobre los canales, constituyen una parte importante de tal saber. Estudiados, en ocasiones, como elementos de un ambicioso programa de obras públicas podría hoy parecer, a la vista de un mapa de la actual red de caminos o canales, que fueron punto de partida de una actividad complementada en décadas posteriores, por lo que su análisis debería enfocarse desde los supuestos de la arqueología industrial. Desde esta óptica, apenas existirían diferencias entre los canales concebidos en el siglo XVIII y los proyectados en el XIX, y las únicas disparidades se centrarían en el modo en que la técnica perfecciona el trazado y explotación de los mismos. En este sentido, el estudio de los canales del siglo XVIII significaría el inicio de una modernidad tecnológica y marcaría diferencias con los intentos de aprovechamiento hidráulico esbozados por Carlos V o Felipe II para el Canal Imperial de Aragón o para el proyecto de navegación

del Tajo desde Toledo a Lisboa<sup>1</sup>. En mi opinión, el interés en estudiar el trazado de los canales de la segunda mitad del siglo XVIII radica en que refleja la aparición de un nuevo concepto de naturaleza enfocado a la modificación de la misma con el fin de transformar el territorio e incrementar la riqueza. Ello ocurre cuando España experimenta un importante desarrollo económico y cuando el comercio y la actividad mercantil se desplazan hacia el litoral. En este momento se plantea una interesante situación puesto que la falta de un sistema de transporte rápido y económico imposibilita el desarrollo de un comercio entre centro y periferia, creándose así dos zonas perfectamente definidas desde la óptica económica. En el intento de reordenar el interior del país, el canal se entenderá como elemento no de riego sino de distribución de riqueza, creando, a través de un sistema de puertos interiores, un conjunto de nuevas comunidades dotadas de los equipamientos precisos. Como he comentado anteriormente, la red de canales definidos en la España de la segunda mitad del siglo XVIII es consecuencia de un análisis económico que llegaba a precisar no sólo su número y el trazado de los mismos sino que, además, establecía dónde debían construirse las nuevas poblaciones y cuáles debían ser sus equipamientos... Así, al iniciar el estudio de los

1. J. B. Antonelli, *Carta a Felipe II sobre la navegación del Tajo*. Manuscrito citado en E. Correa Calderón. *Registro de Arbitristas, economistas y reformadores españoles (1500-1936)*. Madrid, 1981, pág. 69, núm. 188. *Memoria sobre la navegación de los principales ríos de España*, en V. Sempere y Guarinos, *Biblioteca Española Económica y Política*, Madrid, 1796, t. II; En el siglo XVII, existió un proyecto de L. Carduchi, *Corografía del río Tajo...* hecho con el ingeniero Julio Martella. Madrid, 1645, citado en F. X. de Cabanes,

*Memoria que tiene por objeto manifestar la posibilidad y facilidad de hacer navegable el río Tajo desde Aranjuez hasta el Atlántico, las ventajas de esta empresa y las condiciones hechas a la misma para realizar las navegaciones*. Burgos, 1829. Tiene un importante atlas con 118 planos. Igualmente A. Burriel, *Informe sobre un proyecto de navegación del Tajo, desde sus fuentes hasta Talavera*. El proyecto es de Carlos de Simón Pontero y el informe del año 1755. Ms. 11 folios. En Sempere y Guarinos. t. VII; A. Escamilla,

*Carta al autor de los Discursos Mercuriales sobre la sequedad natural de esta península y el modo de repararla*. (En «Disc. Mercuriales», Madrid 1756, número 10, págs. 239-255); M. Hermosilla, *Dictamen sobre la necesidad y utilidad de la continuación del Canal de Manzanares hasta el Real Sitio de Aranjuez; la de la navegación del Tajo desde su nacimiento hasta el mismo sitio, y la del Guadiela hasta que se une al Tajo*. Sevilla, 1791; A. Marco Artu, *Croquis del curso de las aguas del río Tajo desde Aranjuez hasta*

*Portugal con la indicación de sus obstáculos naturales y accidentales y la expresión de las obras que deben practicarse en él para realizar su navegación, ejecutado por encargo del brigadier de infantería D. Francisco Javier de Cabanes por el arquitecto de la Real Academia de San Fernando D...*, 24 folios. en Inv., Mss. A.M.N. 76, I. pág. 67.



canales en el siglo de la Razón, seguimos primero la reflexión de los economistas y vemos luego cuáles fueron los proyectos.

Es sabido que los reformadores, en su intento de lograr un equilibrio económico que permitiese desarrollar la riqueza del país, partían de un análisis de la economía política donde la rapidez de circulación de la moneda era un punto básico. De este modo, y recordemos los comentarios de Uztariz sobre la riqueza, la rapidez de circulación de moneda se identificaba con el justo punto de balanza económica, lo que permitía señalar que una circulación «...infinitamente veloz equivale a un cambio inmediato —la moneda no tiene un papel que desempeñar— y si por el contrario, dicha rapidez es infinitamente lenta, ocurriría que cada elemento de riqueza valdría menos que su idéntico monetario»<sup>2</sup>.

No sólo existía la duda acerca de cuál debía ser la velocidad adecuada de la misma, sino que también interesaba organizar los ciclos de circulación. Para ello, intentando resolver el problema, tomaron como referencia las anualidades de las cosechas y vieron que, teniendo en cuenta el número de individuos que pueblan un Estado, era necesario fijar la cantidad de moneda necesaria y suficiente para que pasase por todas las manos, significando así el subsidio de cada uno. Sucede que en la segunda mitad del siglo XVIII los análisis sobre la circulación de la moneda se encuentran ligados a los estudios sobre las rentas agrícolas y a los enfoques demográficos y ambos se relacionan, lógicamente, con los planteamientos desarrollados por los partidarios de colonizar las zonas despobladas (crear, en suma, nuevos mercados) y facilitar el tráfico de las mercancías, puesto que de

esta manera se agiliza el tráfico del dinero. Conocer la cantidad de moneda necesaria para que la circulación de la misma se hiciese de manera rápida, al suponer un mayor número de gastos, fue un aspecto básico de su preocupación y ello dio pie a que los llamados *precios justos* pudieran ajustarse al denominado *cuadro económico* por ellos definido: así un tema tan específico como el comercio del trigo se convertía para los ilustrados en elemento básico dentro del esquema anterior y tanto las diferencias existentes entre unas regiones y otras, los distintos precios del trigo entre el litoral y el interior, como el modo de evitar esas diferencias, dieron pie a identificar el incremento de la riqueza con el fomento del comercio del trigo, puesto que suponía no sólo ampliar las áreas de labranza sino también aumentar el número de mercados y favorecer el comercio entre el interior y el litoral. De esta manera, aspectos tan importantes como la despoblación de amplias zonas del país y el poder garantizar un idéntico precio del trigo en todo el Estado se entendieron como consecuencia de una política económica más amplia, puesto que el comercio del trigo implicaba a su vez el desarrollo de la industria.

A lo largo de diferentes estudios, los historiadores del pensamiento económico han destacado la importancia que tuvieron los pósitos (grandes almacenes de trigo) en la economía del siglo XVIII<sup>3</sup>, puesto que se entendieron como instrumentos capaces de ajustar los desequilibrios existentes en el comercio del trigo; al mismo tiempo, consideraron también que las tasas sobre el mismo cereal tenían importantes consecuencias de orden negativo. En este sentido, los partidarios del libre comercio del trigo plantearon la necesidad de establecer una

supresión de las tasas, así como de permitir una libre exportación del producto, puesto que «... los comerciantes... debían instalar almacenes públicos que resultarían de mejor beneficio para el público que los pósitos existentes, los cuales no servían de mucho, ya que se obligaba a los locales a comprar el grano almacenado en el pósito para evitar que se dañara con el tiempo, cuando muchas veces era posible comprar el grano más barato y de mejor calidad en otras partes»<sup>4</sup>.

La intención de los partidarios del libre comercio era clara: favorecer la abolición de las tasas significaba ayudar al labrador o, lo que es lo mismo, favorecer la repoblación de zonas abandonadas; el cambio de actitud suponía cuestionar la política desarrollada años antes, consistente en mantener bajo el precio del pan sin comprender el perjuicio que ello suponía para la agricultura<sup>5</sup>. Al mismo tiempo se pretendía lograr la estabilidad de precios, y, por tanto, una igual rapidez en la circulación de la moneda, entre las zonas del litoral y las del interior, frente a la política que practicaban los pósitos de precios altos en períodos de crisis y precios bajos en períodos de abundancia, y que rompía la posibilidad de ajustar los precios justos del *cuadro económico* a la realidad.

En relación a ésto, Gonzalo Anes cita a Jovellanos y plantea en su estudio sobre la agricultura del XVIII cómo no sólo el trigo sino también el vino se veían sujetos a estas variaciones. «El vino producido en la zona de Rueda, La Nava y la Seca, en la provincia de Valladolid, era muy apreciado en Asturias. El coste del transporte de una carga de vino, desde Valladolid a Oviedo, era aproximadamente de unos 80 reales, a fines del siglo XVIII. El precio de la

arroba, era en Valladolid, de 36 a 38 reales. Si se agregaba el millón que gravaba el consumo según el precio final de la venta, y el costo del transporte, resultaba que la arroba de vino de Castilla valía en Asturias 44 y 46 reales. A pesar de que los consumidores asturianos preferían este vino a otros, se vendían mejor los de Cataluña, debido al precio, no tan alto por el menor coste del transporte por mar. El trigo comprado en León, una vez transportado a Oviedo y a los puertos de Asturias, resultaba a un precio que excedía al de origen de 20 a 24 reales la fanega. El precio del transporte era de unos 5 ó 6 reales por fanega a pesar de que León y Oviedo distaban solo 20 leguas. Estas diferencias de precios entre los mercados y los consumidores explican que, en los años de abundancia no fuera posible exportar los excedentes. Así ocurría en Castilla la Vieja, ya que los excedentes de grano no encontraban un mercado una vez cubiertas las necesidades de Madrid. La construcción de las carreteras de Santander y Bilbao hicieron posible la salida, a costes más razonables, de sus trigos hacia los puertos.

»Sin embargo, el coste del transporte por tierra resultaba aún excesivo, y debido a ello, los trigos extranjeros eran más baratos en Santander que los de Castilla, aun después de construida la carretera. Y los trigos de Beanzé y del Orlanesado, cuya distancia al mar es superior a 100 leguas resultaban más baratos en Cádiz que los de la tierra de Campos, exportados para Cádiz por el puerto de Santander, cuya distancia a Palencia es de solo 40 leguas»<sup>6</sup>.

Es ante esta situación cuando se toma conciencia de la necesidad de establecer una importante red de

2. M. Foucault, *Las palabras y las cosas*. México, 1978, pág. 183.

3. Ver capítulo anterior nota 28. Además A. Carrillo de Mendoza, *Despertador político y económico para la*

*recreación de los pósitos, su nuevo establecimiento y medios de impedir la carestía de granos en el continente de España*, 1749.

J. Sempere Guarinos, *Discurso sobre los pósitos*. S. f. Ms., 20 folios. J. Pando y Valle, *Los*

*positos. Apuntes acerca de su historia, de su importancia, sus reformas, inconvenientes de convertirlos en Bancos agrícolas, legislación porque se rigen, y de cómo pueden servir para el establecimiento de Cajas de Aborros y Montes*

*de Piedad*. Madrid, 1880; J. María Zorita, *Los pósitos en España*, Madrid, 1907.

4. L. Rodríguez, *Reforma e Ilustración en la España del siglo XVIII*; Pedro R. Campomanes. Madrid, 1975. Ver especialmente el capítulo IV, *Campomanes y el libre comercio del trigo*, págs. 179-221, la cita aparece

en la pág. 183.

5. M. Foucault, op. cit., pág. 185, cita el texto de Cantillón, *Essai sur la nature du comerce*, ed. 1952, págs. 73 y 68-69.

6. G. Anes, *El antiguo Régimen: Los Borbones*. Madrid, 1975, pág. 226. Comenta el *Informe de la Ley Agraria* de G. M. Jovellanos (Ed. 1975), pág. 133.

canales. Colmeiro señala<sup>7</sup>, citando a Romá, cómo en 1765, cuando por fin se abolía la tasa de granos, el centro del Reino se encontraba sin un solo canal, así como de los varios ríos existentes ni uno solo había navegable por donde los víveres pudieran conducirse, desde puntos alejados, sin gastos exorbitantes. Pero además, añadía, y puesto que los altos precios impedían un comercio importante, resultaba que, como consecuencia de la circulación de la moneda, los hombres eran atraídos por los salarios altos, mientras que los países pobres quedaban despoblados. En el intento por encontrar soluciones vieron cómo el abandono de las tierras, la despoblación, quedaba íntimamente ligada a que los campos cultivados se labraban tan mal que rendían entonces la mitad de los frutos y cosechas «... que su fertilidad prometía». Romá comenta la escasa lógica que tendría plantear reformas parciales sobre la agricultura española si «... al mismo tiempo no se contemplan otras obras encaminadas al mismo fin, porque el libre comercio de granos será siempre una esperanza vana sin caminos y sin canales que proporcionen la fertilidad y economía de los transportes»<sup>8</sup>. Es decir, plantear una política de reformas repoblando los terrenos conquistados no tendría sentido si ello no fuese complementado por una política de obras públicas que lograra transformar la naturaleza, en un intento de reordenar la riqueza.

Resulta evidente que las teorías de la economía política se dejan sentir entre los ilustrados españoles, y en este punto es necesario destacar la formación pluridisciplinar que les hace participar activamente, en otros campos que la economía. Pero, siguiendo el ejemplo francés, no sólo los economistas o técnicos se preocuparán en España del tema del canal. Y si en Francia, además de Belidor o Quesnay, se interesaron Voltaire,

Condorcet o J.J. de La Lande, autor del largo artículo «*Canal del Languedoc*» en el suplemento de la *Encyclopedie*, entre nosotros sucede que, al margen de Campomanes (quien además no sólo es economista sino que, y a la vista de su archivo o por las Actas de la Academia de la Historia, de la que fue Director, posee una formación más amplia) aparecen personajes como Pedro Valiente, cuyo nombramiento en el gobierno de Sierra Morena dudo que fuera casual, no sólo por haber sido Fisco del Estado sino, y sobre todo, por haber formado parte de la Junta de la Academia de San Fernando y demostrado, en varias *Oraciones*<sup>9</sup> e informes, un perfecto conocimiento de los temas de arquitectura y urbanismo debatidos en aquellos años; lo mismo podríamos señalar de Jovellanos, estudiado en su faceta de amante de las artes por Javier Barón; Roda protector durante sus años de Embajador en Roma de los arquitectos pensionados y valedor de ellos ante Fuga, Vanvitelli o Piranesi; Ricla, responsable militar de Barcelona en la década de los sesenta y autor de un proyecto de cambio en la imagen de ciudad que la corporación municipal sorprendentemente no aceptó, a pesar de su interés; Aranda, Sástago... Como ejemplo, una de las viñetas que aparecen en el libro de Sástago sobre el Canal Imperial refleja la idea de ese camino de agua que, paralelo a las carreteras, recorre el País: Es imposible que Sástago conociera el estudio de Ledoux: *L'Architecture considérée sous le rapport de l'art, des mœurs et de la législation*; entre otros motivos porque el libro del francés se publica en 1804 y el de Sástago años antes, pero importa observar que ambos coinciden en la idea del canal y, frente al pequeño dibujo, podemos oponer la idea de Ledoux: «*Des canaux, des aqueducs à ciel ouvert*», añadiendo poco más adelante «*Ces routes liquides que le commerce veut tenter*».

Al margen que se defendieran esquemas mercantilistas o fisiócratas, la riqueza de una nación no se medía sólo por lo que producía sino por la capacidad de intercambio de productos agrícolas entre provincias. Se quisiese especializar a las regiones en la perspectiva de una economía de mercado o se pretendiese, tal como era el deseo de los fisiócratas, desarrollar igualmente todas las zonas, el problema siempre era el mismo: cómo transportar los productos. Quizá por ello Pedro Rodríguez de Campomanes decida aceptar el envite económico de estos años y, conocedor del sistema de regulación del trigo, entenderá las obras públicas como el instrumento que le permite organizar su política económica. En palabras de Reeder «Campomanes el economista, toma siempre un segundo puesto frente al Campomanes estadista (por ello)... para Campomanes, los que escriben sobre problemas económicos son, fundamentalmente escritores políticos y él, en sus discursos, se interesa más por elaborar una política económica que en escribir una obra de economía política»<sup>10</sup>. ¿Qué sentido tiene la opinión de Reeder? En primer lugar plantea que los problemas económicos no pueden ser valorados de manera aislada sino que deben ser considerados desde la idea general del Estado. La preocupación básica de Campomanes será fomentar la riqueza para lo cual, ante la necesidad de establecer un equilibrio entre crecimiento económico y estabilidad política, define el concepto de industria dispersa como base de su ideal, «El verdadero interés del Estado consiste en mantener dispersa la industria en caseríos y lugares pequeños». Interesado en hacer al labrador económicamente autosuficiente, para evitar así que tuviese que abandonar sus tierras —lo cual aumentaría el volumen de individuos sin empleo— Campomanes señala la necesidad de que el grano «... pueda ser

considerado como producto de la tierra y bajo este punto de vista pertenece al comercio y a la legislación económica. Por ello puede y debe ser considerado al mismo tiempo como la materia de primera necesidad y como el primer objeto de atención en el orden civil de las sociedades, y bajo este punto de vista pertenece a la política y a la razón del Estado»<sup>11</sup>.

En estos años las obras públicas no se entienden ya desde la óptica de la realización aislada, como ocurría en el proyecto de Antonelli para hacer navegable el Tajo desde Toledo hasta Lisboa, enfocándose como solución que permite paliar un problema económico. Enfrentada la idea de su construcción a aquellas fábricas reales que producen objetos de lujo (no necesarios al desarrollo industrial) o a las acequias destinadas a escenificar batallas navales en el interior del país, como ocurre en Aranjuez<sup>12</sup>, el canal ahora proyectado no es el elemento de riego que algunos consideran, sino que se concibe como el medio por el cual el hombre puede modificar la naturaleza replanteando para ello el concepto de territorio.

«Las obras públicas son la verdadera medida de la civilización de las Naciones: donde quiera que el hombre ve campos bien cultivados, poblaciones bien construidas, caminos que venciendo los obstáculos de la naturaleza, proporcionan el más cómodo tránsito, con albergues y posadas bien servidas y con todos los auxilios necesarios, canales cubiertos de barcos que conduzcan de una a otra parte los productos respectivos para cambiarlos o llevarlos a los mercados sin alterar sensiblemente el precio de las cosas, para que éste recaiga principalmente en premio del productor, finalmente estableciendo una continua y recíproca acción entre todos los agentes que especulan, obran y producen; allí se ve la mano del hombre, allí no se han reducido a estériles

7. Colmeiro, en su estudio sobre la *Historia económica española*, señala (Madrid, 1965, t. II, pág. 881) dicha referencia en Romá. La cita se refiere a F. Romá y Rosell, *Las*

*señales de la felicidad en España y medios de hacerlas eficaces*. Madrid, 1768.

8. Ibid., pág. 883.

9. Ver mi trabajo «*Las Oraciones en la Academia de San Fernando*», en la «*Revista de Ideas Estéticas*», número 136, 1976.

10. P. Rodríguez y Campomanes, *Discurso sobre el fomento de la industria popular y Discurso sobre la educación popular en los artesanos*, 1975. Edición y

estudio preliminar de J. Reeder, ver pág. 18.

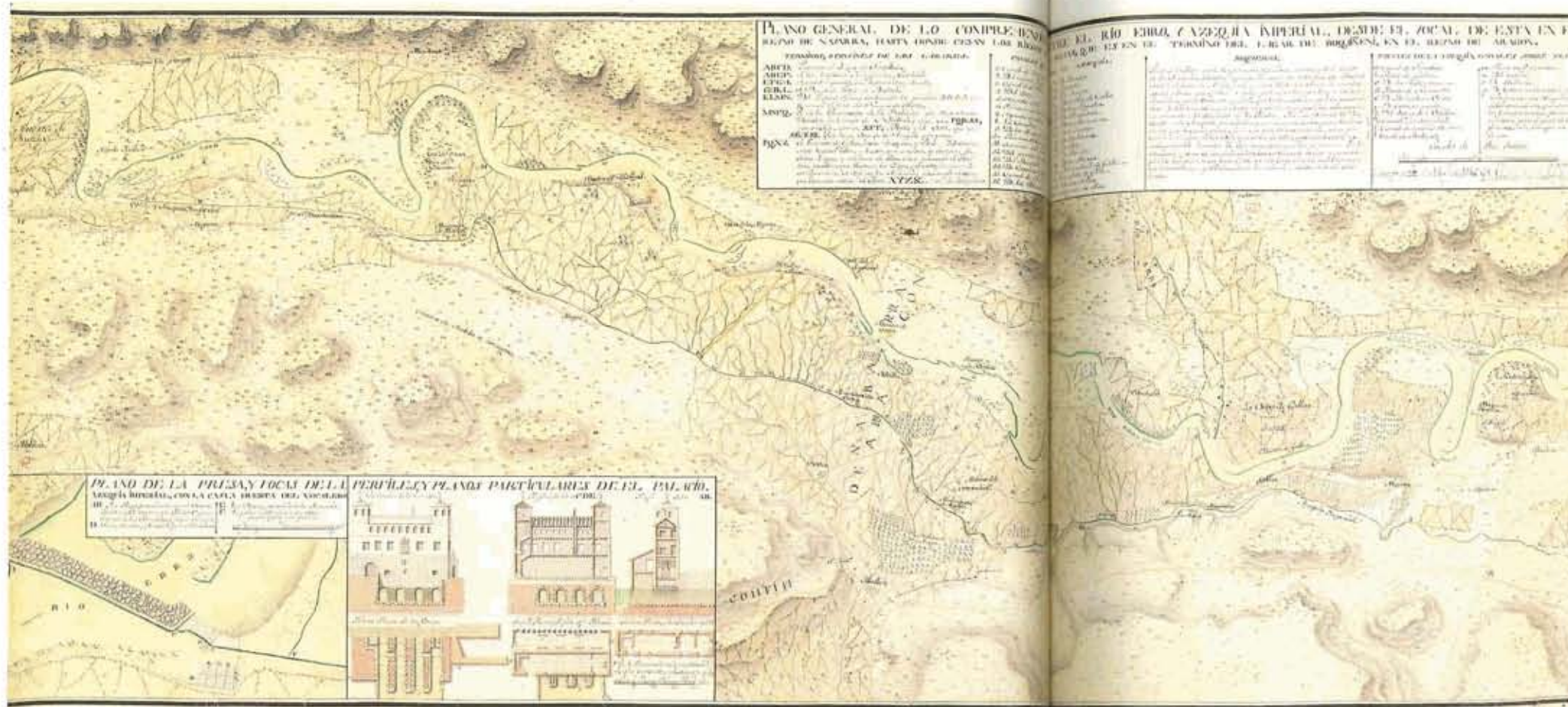
11. Ibid., pág. 28. La cita es de Galliani, en la pág. 36, nota 71, Reeder estudia la relación

existente entre Campomanes y los economistas franceses e italianos del momento.

12. Interesa consultar el estudio de C. Morales

Moreno, «*Un manuscrito de Farinelli: la escuadra del Tajo*», en «*Reales Sitios*», núm. 11, 1967, págs. 32-43.





Canal Imperial de Aragón. 1746. MOPU/OH.

teorías los principios de la economía, allí hay aplicación y todas las bendiciones del Cielo. «Si en nuestras provincias meridionales se abriesen todos los canales, donde la naturaleza ofrece proporciones, se convertirían en un paraíso terrenal.» A partir de este momento todos los escritores comprenden la necesidad de invertir en obras públicas como medio de solucionar la crisis agraria, y el propio Jovellanos, en su «Propuesta de Ley Agraria», señala cómo «... Si las naciones hubiesen aplicado a un objeto tan esencial los recursos que han empleado en otros menos importantes, no habría alguna por pobre y desdichada que fuese que no lo hubiese llevado a cabo, puesto que su atraso no tanto proviene de la insuficiencia de la renta pública, cuanto de injusta preferencia que se da en su inversión a objetos

menos enlazados con el bienestar de los pueblos o tal vez contrarios a su prosperidad»<sup>13</sup>. Al margen de los argumentos económicos sobre la necesidad de organizar una red de canales, existe igualmente un importante número de interrogantes acerca del sentido del canal, su ubicación, los elementos de que se dota y su recorrido. En este sentido, si aceptamos la idea de *estrategia* formulada por Foucault, sorprende ver que la imagen del canal no es, como sucede al estudiar *arsenales* o *fábricas*, la respuesta a un proyecto específico sino que refleja al modo en que la Razón intenta ajustar el proyecto a una situación tan rígida como es la propia naturaleza, obteniendo así distintas soluciones a problemas en teoría de parecido enunciado y con un objetivo tan simple como es modificar la distribución de riqueza.

13. Un texto de excepcional importancia sobre los canales en la España del XVIII, es la *Propuesta de Ley que hace S.M. a las Cortes sobre Caminos y Canales del*

*reino... y juntamente la Memoria de la Comisión de Caminos y Canales*, Madrid, 1820.

Si recordamos la situación económica de estos momentos, sabemos que la riqueza se localizaba, preferentemente, en las ciudades, bien en la costa mediterránea (como son Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Murcia, Málaga, o en la Atlántica Cádiz) o en la cornisa cantábrica (La Coruña, Vigo, Santander, Bilbao o San Sebastián): en estas poblaciones existe en definitiva una situación de prosperidad no igualable a la que se da en las ciudades del interior. En relación a esto el canal actúa como elemento decisivo en el proceso descentralizador que se plantea entre la zona rica y la zona pobre del país (esto es, entre la periferia y el centro) y de este modo no sólo se trazará con la intención de comunicar la periferia con el centro, sino que se pretende romper la relación de dependencia existente entre ambas al ser un

elemento dinámico, capaz de generar riqueza en su entorno.

El modo en que se intenta que el canal cree riqueza señala la diferencia existente entre canales y caminos. Obligadamente los segundos (a pesar de las opiniones ya comentadas del Padre Sarmiento o de Jovellanos), deben unir ciudades o núcleos urbanos. Por ello, si tenemos presente la importante bibliografía existente sobre caminos en el siglo XVIII recordaremos que uno de sus textos, el *Itinerario de las carreteras de postas dentro y fuera del Reino*<sup>14</sup> publicado en 1761 por Campomanes, describía las carreteras existentes y planteaba, del modo en que poco antes lo había expuesto Wall, la necesidad de modificar los caminos existentes construyendo además en ellos nuevos puentes y calzadas.

El canal define entonces equipamientos distintos a los concebidos en torno a los caminos, y frente a la referencia abstracta al territorio (a los treinta y dos rumbos de las agujas de mareas que comentara el Padre Sarmiento), se intenta que atravesase lugares precisos y definidos puesto que es necesario ajustarse en lo posible a la Orografía. Y cuando desde el proyecto económico se precisa que el canal (elemento de relación entre aldea, villa, ciudad y Metrópoli, como ha comentado Cantillon) rompa la lógica orográfica, se fuerza el recorrido del mismo por los lugares deseados dotando a la obra de presas y esclusas. De este modo se busca que en los puntos que se consideran óptimos para el comercio y sólo en ellos se ubiquen los puertos, molinos, las industrias que utilizan el agua como fuerza motriz, las viviendas de los empleados, los almacenes y atarazanas... La imagen del canal se enfrenta así a la que propone el camino, en cuanto que a lo largo de éste se definían pequeños núcleos de los que dimanaba un progresivo crecimiento,

14. Ver, en el capítulo anterior, nota 40.



dado que los núcleos del canal aparecen entonces como proyectos cerrados, sin posterior desarrollo posible, en los que se establece el programa de equipamientos desde el análisis de las necesidades que se pretende resuelva el canal.

Lo más notable es que el canal se concibe como auténtica ciudad situada a lo largo de una corriente de agua, industrial y comercial al mismo tiempo, donde se rechaza la idea de jerarquía entre espacios entendiéndose la comunidad desde la idea de territorio puesto que tanto el lugar como la función (del molino, por ejemplo, de la presa, de las compuertas o esclusas, de las fábricas, de los almacenes...) dependen no del valor de uso del suelo, como ocurría en el programa económico de la ciudad tradicional, sino de la geografía y del territorio.

El canal se define, en la segunda mitad del siglo XVIII, como un espacio frente al cual desaparece el viejo mito de la ciudad comunitaria, ahora la voluntad de crear riqueza es lo que caracteriza el proyecto. Así Cabarrús comenta, al estudiar la importancia del canal, cómo no es tan importante la canalización en sí como el establecimiento de obras públicas en él. Al concebirse la idea de ciudad-territorio e identificarse ésta con el canal, resulta obvio que las relaciones entre molino y almacén, entre presas y mercado o entre esclusas y puertos, obligadamente definen unas relaciones nuevas entre individuos y que éstas se reflejan en la definición de un recién creado tipo de comunidad. Conscientes los reformadores de haber puesto en cuestión los conceptos de poblado y villa definidos por Cantillón, el hecho de que la dimensión del poblado variase en relación al número de artesanos que en él encontrasen ocupación significaba cuestionar la idea hasta entonces mantenida, de núcleo urbano. Definiendo la importancia de villa,

aldea o ciudad dependiendo del mercado existente, resulta que el canal asume la función de núcleo urbano puesto que 1) se define como un complejo programa urbano donde es necesario que se establezca un amplio conjunto de artesanos (molineros, encargados de las presas, de compuertas, de almacenes...); 2) plantea, en torno suyo, la existencia de un mercado activo mercado 3) propone la nueva ordenación de un territorio de un modo que nunca hasta el momento se había concebido, puesto que la ciudad-canal abandona cualquier referencia a las trazas urbanas y se entiende desde un orden superior.

¿Dónde se proyectaron los canales de la España Ilustrada? Ringrose, al estudiar el tráfico existente en estos años<sup>15</sup>, distingue dos zonas comerciales que dividen el país: por un lado la Norte, donde el comercio se desarrolló fundamentalmente en tres áreas: entre Valladolid y el centro de Castilla, entre Valladolid y Santander y, por último, entre Zaragoza y la costa mediterránea. La segunda gran zona a la que nos referimos es la Sur, y en ella el comercio se organiza en torno a tres ejes de importancia que desde Madrid se dirigían hacia Andalucía, hacia Extremadura y hacia Valencia. Ajustándose a estos corredores de comercio, las propuestas para los canales se fijan siguiendo estas redes, y de esta manera los estudiosos de la época señalan «... por grandes canales se entienden, por ahora, el Canal de Castilla y de Aragón unidos y prolongados hasta Tortosa; el que debe hacerse para dar comunicaciones del Ebro con el Puerto de la Rápita, que se puede considerar como su continuación; el ramal o ramales que del anterior gran Canal salgan para darle comunicación con el mar Cantábrico y con la ciudad de Vitoria; el llamado Campo Real, dividido si fuera necesario para prolongarlo hasta las zonas más interesantes del comercio; la continuación

del de Castilla hasta Olea por el Norte y hasta Segovia por el mediodía, según el primitivo proyecto; la comunicación desde Valladolid hasta la frontera de Portugal, bien habilitando el Duero, bien por el Canal lateral; otro Canal de las vegas del Duero, partiendo desde las inmediaciones de Valladolid hasta la tierra de Soria; la conducción de aguas en las vertientes de Guadarrama y Somosierra para diversos usos de Madrid y alimentar los canales que principien o terminen en él; las aguas que se abran en las vegas del Jarama, el Henares, el Tajuña y el Tajo, cuyo principal objeto es el surtimiento de la Capital; el Canal del Manzanares, prolongado hasta la Mancha, su continuación a la derecha por las vegas del Guadiana hasta Badajoz y Ayamonte, por el centro hasta encontrar Sierra Morena y unirse con los de Andalucía y por la izquierda al Júcar por Cullera y la Ciudad de Valencia; el del Guadalquivir, desde Sevilla hasta Sierra Morena, al encuentro del Manzanares prolongado y el de Granada que se separa del anterior por Palma del Río y los canales de Murcia»<sup>16</sup>.

Es evidente que la magnitud de las propuestas sobrepasa con mucho cualquier programa de obras públicas y quizá por ello, ante las enormes dimensiones de los intentos, Cadalso ridiculizará en sus *Cartas Marruecas* los proyectos de canales relatando, en una de ellas, cómo había conocido a un ingeniero que le expresó un proyecto fantástico ideado por él: su idea era, ante la utilidad de los canales que todos reconocían, establecer un canal llamado *Canal de San Andrés* porque debía tener la figura de las aspas de aquel mártir. Precisaba que el Canal, compuesto por dos ramales, debía llegar desde la Coruña hasta Cartagena, y desde el Cabo de Rosas al de San Vicente. Irónico con los grandes proyectos de canales de los ingenieros, Cadalso menospreciaba estas obras y hacía decir a su



Canal Imperial. Detalle del Puente sobre el Jalón. MOPU/OH.

protagonista «... se han de cortar estas dos líneas en Castilla la Nueva formando una isla, a la que se pondrá mi nombre para inmortalizar al proyectista. En ella se ha de levantar un monumento para cuando muera y han de venir en romería todos los proyectistas del mundo para pedir al cielo que los ilumine. Perdónese esta poca discreción a un hombre ansioso de fama y fortuna»<sup>17</sup>. La realidad fue, sin embargo, muy distinta a la descrita por Cadalso, puesto que ni los canales se proyectaron caprichosamente ni existió en los proyectos el deseo de obtener la fama y la fortuna que señala; por el contrario al ser su ejecución larga en el tiempo, y no terminarse la mayor parte de los proyectos iniciados, o al ser varios los ingenieros que participaron, sucesivamente, en su realización, a menudo ni siquiera conocemos el nombre del autor.

En los textos de la época se expresa el sentido que

15. D. R. Ringrose, *Transportation and economic Stagnation in Spain 1750-1850*. Durham, 1970. G. Anes *El antiguo Régimen...* Op. cit., pág. 231 y siguientes,

da los planos de Ringrose sobre las direcciones de transporte de vino en Castilla y del transporte de granos.

16. *Propuesta de Ley...*, Op. cit., pág. XI. Corresponde al artículo I de la Propuesta de Ley.

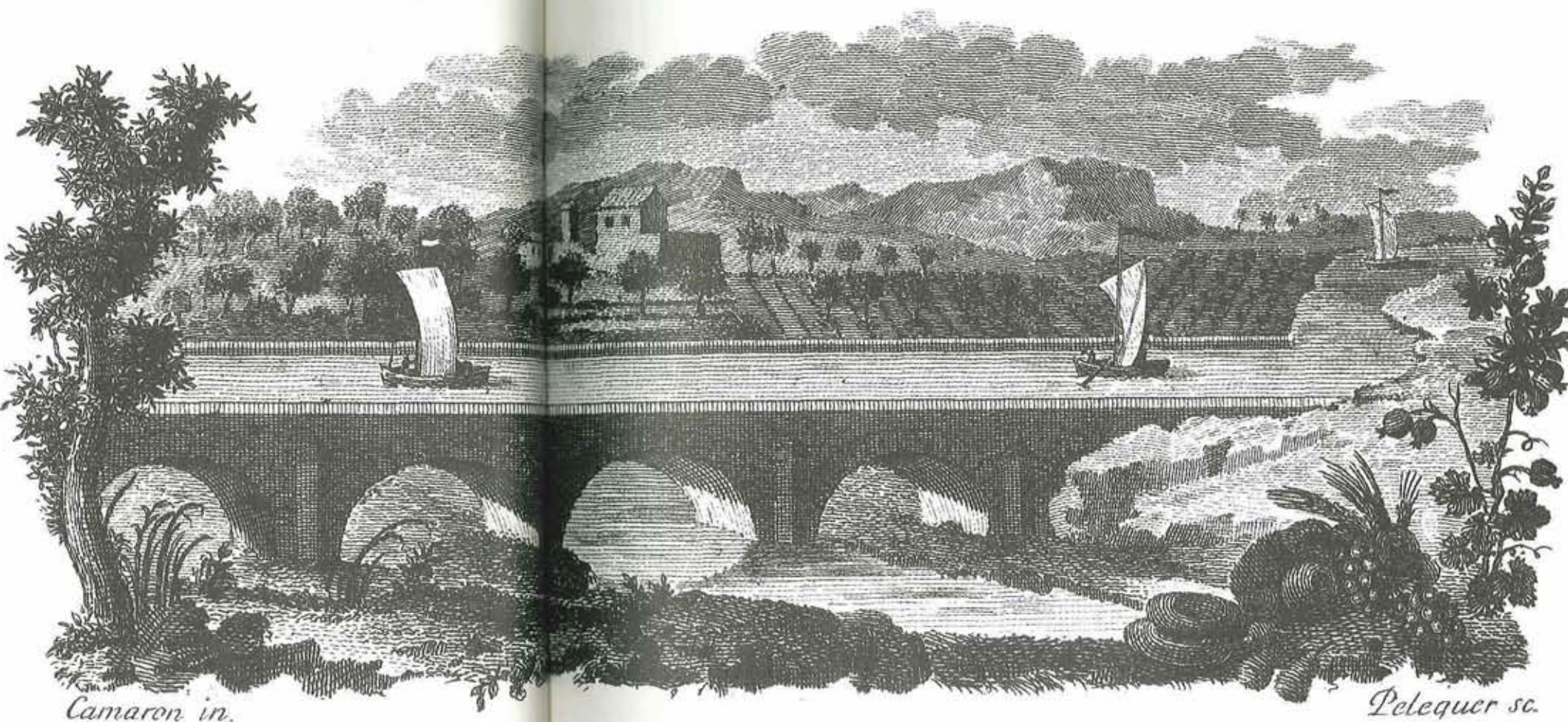
17. J. Cadalso, *Cartas Marruecas*, edición 1978, Carta XXXIV, págs. 106-107.



se da al canal como elemento susceptible de favorecer y fomentar una industria dispersa, como artificio capaz de potenciar las aldeas y reorganizar económicamente toda una región. Por ello, al leer éstos, es frecuente encontrarse con una referencia a los costes de su construcción, señalándose la necesidad de que fuese el ejército quien desarrollase las obras de ejecución y tanto Jovellanos, en su escrito sobre población y ocio, como Cabarrús<sup>18</sup> insistirán, de manera reiterada, en el interés que para la Hacienda Pública tendría tal medida, en caso de llevarse a cabo. Por último, y antes de entrar en el estudio pormenorizado de los principales canales, existen dos consideraciones que es preciso comentar: la opción pensada para la construcción de los canales y la formación de los ingenieros encargados de tal misión. Al consultar el texto de Plaza, *Estructura económica de España en el siglo XVIII*, sorprende leer el comentario que formula sobre los canales «... entramos, pues, con estos ambiciosos planes que jocosamente podríamos denominar "canología o ciencia de los canales imposibles" por tratarse en su gran parte de proyectos irrealizables por dos sencillas razones: primero, porque en España nunca ha habido agua suficiente para construir canales en gran escala; y segundo por la falta de capitales para llevar a cabo sus proyectos»<sup>19</sup>. Con tal afirmación,

18. J. Cadalso. Op. cit., carta XLI, comenta y ridiculiza el lujo existente en la Corte. Existe una interesante correspondencia del Conde de Cabarrús a Jovellanos «Sobre los obstáculos que la naturaleza, la opinión y las leyes oponen a la felicidad pública», Madrid, 1820. Estas cartas han sido estudiadas por J. A. Maravall en la edición de 1973, con la introducción que previamente el mismo autor había publicado en la «*Revista de Occidente*», núm. 69, 1968, págs. 273-319. «Sesenta mil hombres le ofrecen sus brazos ociosos, su disciplina y

el corto prest que les paga: ahórese éste, y págueseles en razón de su trabajo. Costéese la diferencia de este prest a lo que importaren las obras por el sobrante del fondo de socorros, o por un fondo especial si aquel no alcanzase, y dentro de poquísimos años estarán corrientes las navegaciones generales, y se combinarán con ellas todos los regadíos posibles. ¡oh! ¡y cuántos bienes, amigo mío, resultarán de este plan! Sería el menor reconciliar con el trabajo y la aplicación nuestra tropa, fortalecer nuestros soldados por el ejercicio de



Vista del Canal Imperial sobre el Río Carrión. En la obra del Conde Sástago. «El Canal Imperial de Aragón.»

sus fuerzas, sustituir para nuestros oficiales la actividad del ingenio y del cuerpo, a esas serviles pantomimas en que inútilmente los ocupan; en una palabra, convertir en utilidad y en auxilio lo que ahora es solo carga y ruina?...». «...Faltan cuarenta y ocho leguas para concluir el Canal de Castilla desde su origen hasta Guadarrama: ponga usted un hombre inteligente, eficaz y amante de la gloria al frente de esta empresa, y esos mil hombres a sus órdenes; divida en seis cuerpos este pequeño ejército, cada uno tendrá

ocho leguas que hacer, y a razón de una legua al año, bastarán ocho para hacer cerca de tres veces más de lo que se ha hecho en cuarenta: esto en cuanto al tiempo; en cuanto a la economía consuman los seis mil hombres en la provincia cuanto ganen y repártase proporcionalmente en ella todo cuanto este coste excediese al prest que se ahorra, al sobrante del fondo de socorros y a los productos progresivos del mismo canal, y ciertamente la carga será muy ligera y muy inferior a la utilidad». Cabarrús, carta I.,

págs. 112-114. Correa Calderón, Op. cit. cita, (números 1.915 y 1.916), dos manuscritos de J. García Martínez «Proyecto que ofrece el Teniente Coronel e Ingeniero en Segundo D... para la más pronta ejecución de los Caminos Reales y transversales en mayor bien de su real servicio», 1784 (Mss. 11 hojas) y «Acciones y Reflexiones anexas al proyecto propuesto», 1784, en «Depósito Topográfico de Ingenieros», en el que comenta y propone la creación de 16 batallones de zapadores, mandados por

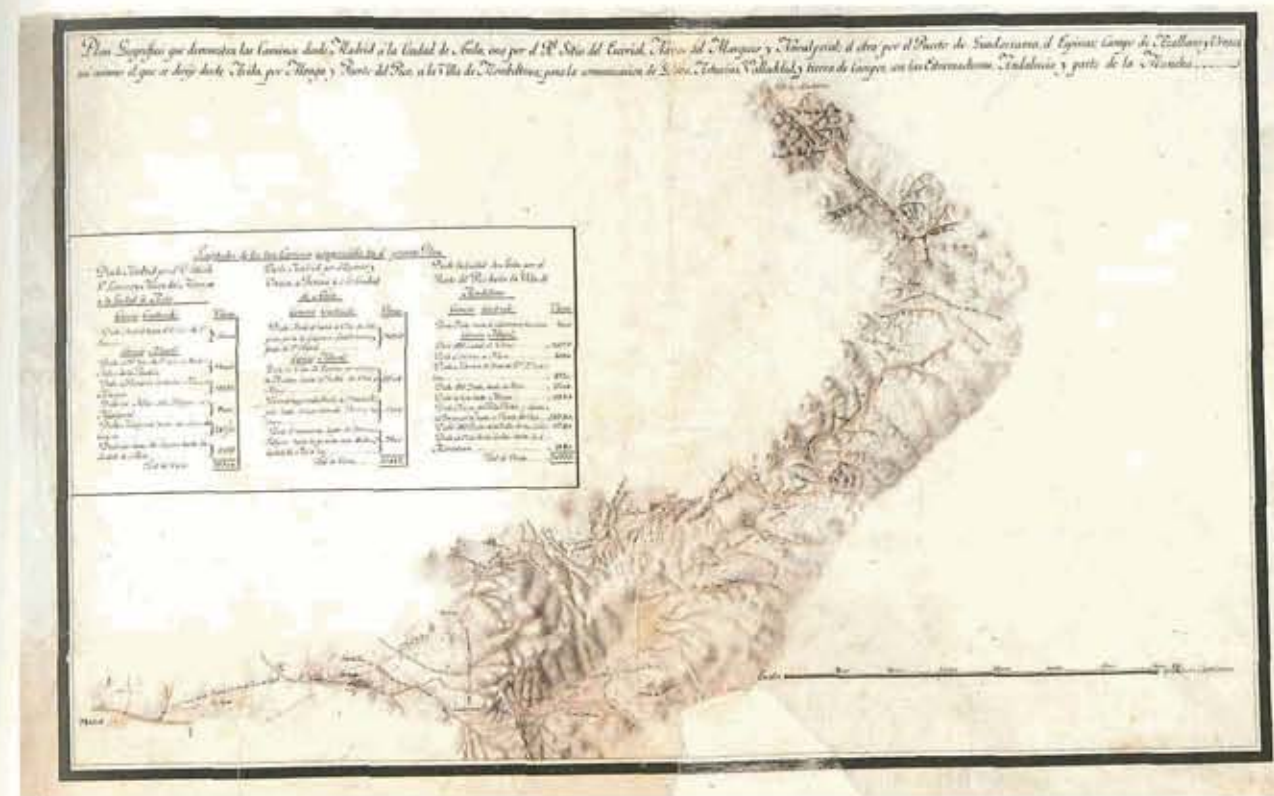
oficiales para poder realizar los proyectos.

19. J. Plaza Prieto, *Estructura Económica de España en el siglo XVIII*. Madrid, 1976, pág. 359.



demuestra no comprender la función del canal, los distintos tipos existentes, los intentos de financiar su construcción por parte de particulares, ni tampoco, y esto es más extraño, que la dificultad en su construcción podría centrarse en lo abrupto de la geografía puesto que el problema de la falta de agua se soluciona mediante presas y esclusas. Es evidente que el primer tema —los medios de financiación para la construcción del canal— aparece planteado en un importante número de estudios y propuestas entre 1750 y 1820 que demuestran un hecho: la construcción del canal se entiende como una inversión privada, dado que los beneficios que se pretenden obtener superan, se piensa, los gastos de construcción. Prueba de esta idea del canal como negocio privado es que, tanto en el Canal Imperial como después en el del Manzanares o en el del Guadalquivir, surgen empresas privadas que se comprometen a realizar las obras si, a cambio, reciben compensaciones importantes en la explotación<sup>20</sup>. Conscientes de las ideas formuladas por Galliani sobre el desarrollo de la riqueza en las aldeas próximas al canal, se señala cómo éstas «...son el vivero de los estados y los vasallos más útiles: tan pronto están sus habitantes a extender los productos de la tierra y darles su natural y propia maniobra como a llevar la fatiga de las demás faenas ventajosas a la seguridad del Estado, al decoro de la

monarquía y a la gloria de las aldeas» y entre las condiciones fijadas por los particulares para emprender las obras figura, de manera destacada, el derecho a colonizar y a crear nuevas poblaciones en las márgenes del canal. En este sentido una de las empresas más importantes, la del proyecto privado del Canal del Guadalquivir, detalla como obligación de la Compañía no sólo el llevar a cabo las obras del canal (cegando partes y destruyendo los obstáculos existentes), sino que especifica además su voluntad de «... plantar sus márgenes de modo y manera que convenga para asegurar las propiedades vecinas... Plantar las nuevas poblaciones que convengan en las márgenes del río y sus marismas... y traer a su cuenta colonos para poblar los incultos de su pertenencia»<sup>21</sup>. Es evidente que la voluntad de las empresas privadas que plantean la construcción de los canales tiene puntos en común con la política de su tiempo y se enfrenta, por el contrario, a la actitud que surge sólo pocos años más tarde al entenderse, como en el caso del canal de Urgel de 1823, que «... al canal se le hace solo pasar por ciudades pobres en perjuicio de las zonas más desarrolladas»<sup>22</sup>. Las memorias y textos que han llegado hasta nosotros sobre la necesidad de plantear los canales como elementos de la iniciativa privada son numerosos: Ward señala la conveniencia de que se



Plan de los caminos que desde Madrid van a Avila por San Lorenzo de El Escorial, S.G.E.

formasen compañías holandesas para hacer navegables ríos y caminos y, quizá como consecuencia de esta idea, sabemos que el proyecto del Canal Imperial se intentó llevar a cabo por parte de una compañía holandesa hasta que Pignatelli se hizo cargo de la dirección del mismo. A menudo la presencia de esta iniciativa privada tuvo como consecuencia que los proyectos estuviesen mal concebidos, como fue el caso del Canal de Manzanares, pero en otros la causa de la ruina fue la mala gestión y los abusos de todo tipo que se originaron<sup>23</sup>. Pero no todos los canales trazados en la segunda mitad del siglo XVIII se conciben para un mismo uso;

no son comparables, y por ello estarán dotados de diferentes equipamientos, el canal de Aragón o el de Castilla (concebido el primero para el transporte de trigo desde Tudela hasta el Mediterráneo, reflejando así la pretensión de Aragón de contar con un puerto de mar, y trazado el segundo igualmente como transporte de trigo desde Valladolid hasta Santander) con el canal del Manzanares, destinado a facilitar aguas a Madrid, lo mismo que el del Guadalarrama, o el del Guadalquivir, cuya misión era favorecer el tráfico fluvial de mercancías entre Córdoba y el mar. Por ello, y previo al estudio de cada equipamiento concreto, sorprende que los ingenieros militares de estos años (con una formación en ocasiones

20. «Ward quería que se formase una compañía holandesa para hacer navegables los principales ríos de España, abriendo comunicación entre todas las partes interiores del reino y penetrando hasta los rincones más recónditos de él». (Proyecto Económico, parte I, capítulo VI). Citado por M. Colmeiro, *Historia de la Economía política de España*, Madrid, 1965, t. II, pág. 882. G. Pérez Sarrión ha estudiado en *El Canal Imperial y la navegación hasta 1812* en Zaragoza, 1975, los vaivenes económicos que sufre la

administración del Canal Imperial. Sobre la construcción del Canal del Guadalquivir existe un *Proyecto del plan y compañía de navegación del Guadalquivir*. Madrid, 1815, que Alejandro Briarly eleva para solicitar a Pedro Cevallos los derechos de construcción y explotación del canal, detallándose (págs. 5-6) las obligaciones de la compañía y las concesiones de las mismas. Así mismo (pág. 12) es importante la relación de obras y trabajos que ofrece la proyectada compañía para entrar en las obras. 1. «Hacer

el famoso corte de la punta y torno del Borrego.» 2. «Cegar el brazo del río que llaman del Este.» 3. «Construir un fuerte Espolon en del 0, para cegarle, si fuese posible, en tiempo oportuno.» 4. «Destruir de 60 a 70 baxos y obstáculos naturales y artificiales que hay desde Sevilla a Córdoba.» 5. «Enderezar el curso del río, y evitar sus estragos y salidas de madre, con diques, malecones, etc.» 6. «Plantear las márgenes del modo y manera que convenga para asegurar las propiedades vecinas.» 7. «Establecer barcos

de pasaje hasta Cádiz y Córdoba con sus camarotes y todas las comodidades posibles.» 8. «Mantener barcos y pontones de limpieza.» 9. «Hacer las rastras e instrumentos necesarios para la limpieza.» 10. «Conducir los azoques de S.M. desde donde se le entreguen a la orilla del río hasta Cádiz a bordo de los Navíos, ahorrando de esta suerte los grandes gastos de la administración y empaques de Sevilla.» 11. «Conducir las Sales del Rey hasta Alcalá y Córdoba según la Provincia para donde sean.» 12.

«Conducir las Pinadas de Segura desde los montes a Sevilla, ahorrando los gastos de este negociado, y dando las maderas más baratas al público.» 13. «Conducir todos los pertrechos militares o efectos públicos, río arriba o río abajo, al moderado precio de un arancel que se establezca.» 14. «Emprender el laboreo de las minas del carbón de piedra de Villanueva del Río, baxo las reglas del arte de minería.» 15. «Establecer grandes almacenes de carbón de piedra en Sevilla, Córdoba, Ecija, etc.» 16. «Plantear las

poblaciones nuevas que convenga en las márgenes del río y sus marismas.» 17. «Traer de su cuenta colonias de Irlandeses católicos para poblar todos los terrenos incultos de las referidas marismas.» 21. *Ibid.*, pág. 15.

22. «Plan de los canales proyectados de riego y navegación en Urgel que de real orden levantó el difunto D. Juan Soler y Faneca a solicitud y expensas de la Real Junta de Gobierno del Comercio de Cataluña»,

Barcelona, 1816. Ver igualmente *Proyecto de Ley*, op. cit., págs. 28 y 59. El proyecto se remonta en principio a 1752 y de él conozco dos estudios distintos: *Tanteo provincial del costo que tendrán los dos canales proyectados para regar los campos de Seo de Urgel*, manuscrito fechado el 18 de noviembre de 1752 (Servicio Histórico Militar 3-1-2-23-3184) y «*Proyecto del Canal de Urgel en Cataluña*» fechado en 25 del mismo mes (3-1-2-28-3189). Existe, igualmente, un plano de Soler Ferrer fechado en 1815 «*Plan*

de los Canales proyectados de riego y navegación de Urgel» en el Archivo de planos del Servicio Geográfico del Ejército (Sig. AF/T10/CI/497).

23. Ver nota 20.



excesivamente amplia y que simultanea trabajos de fortificación con los de caminos y arquitectura) fuesen capaces de tales proyectos. Sin duda uno de los temas más importantes para el estudio de las arquitecturas y el urbanismo del siglo XVIII es el correcto planteamiento del papel desempeñado por los ingenieros militares. Desde 1705, fecha en que el Marqués de Verboon recibe el encargo de organizar el Real Cuerpo de Ingenieros, hasta que en 1774 otro ingeniero, Pedro Martín Cermeño, reorganiza el Cuerpo planteando tres especializaciones distintas, pasa un importante lapso de tiempo. En palabras de Ramón Gutiérrez<sup>24</sup>, Verboon elabora un proyecto de Academia —basado en su experiencia de Flandes— que es aprobado por Felipe V en abril de 1711, en tanto que en 1710 habían quedado establecidas escuelas de Artillería en Aragón, Extremadura, Andalucía y Galicia. Casi una década —señala— tardaría el Real Cuerpo de Ingenieros y su Academia en adquirir una estructura homogénea<sup>25</sup>; en 1718 se promulgan las «Instrucciones y Ordenanzas para el Cuerpo de Ingenieros» y en 1737 Pedro de Lucce elabora un Reglamento de Estudios que, al poco, entra en vigencia<sup>26</sup>. En éste, Lucce establece la necesidad de que los ingenieros conociesen tanto la Aritmética, Geometría, Trigonometría, Topografía y Cosmología como Fortificación, Artillería, Tácticas de ataque y

defensa de plazas, como Física, Hidráulica, Diseño de máquinas y muelles... Además, y como parte importante, se incluía la «proporción y simetría de los órdenes de arquitectura»<sup>27</sup> que consistía en el estudio de los edificios, técnicas de construcción de arcos y bóvedas... En 1756 el arma de Ingenieros se unificó con la de Artillería, aunque en 1762 se separaban definitivamente ambas, y en 1767 Juan Martín Cermeño propone la organización de un cuerpo de Ingenieros de Puertos, Caminos y Canales. Por vez primera, y sin duda debido a la influencia de ingenieros franceses, aparece la figura del Ingeniero de Canales, tal y como existía en aquellos momentos en Francia con formación no sólo técnica sino también humanista, iniciándose el primer gran giro dentro de la mentalidad de los ingenieros de estos años<sup>28</sup>. Al estudiar los temas de la colonización de Sierra Morena, de los caminos, de los canales, o de las fortificaciones en la España de la segunda mitad del XVIII, extraña ver que apenas sí aparecen referencias a los ingenieros y que, además, los nombres que aparecen son extranjeros (Lemaur, Müller, Desnaux, Sabatini, Vanvitelli o Smith) frente a los de Cermeño o Núñez. Sorprende igualmente saber, según señala Gutiérrez, que en 1740 el Real Cuerpo de Ingenieros Militares se compone de 140 plazas que incluían 10 Ingenieros Directores, 16 Ingenieros

Jefes, 20 de segunda, 30 de ordinario, 40 Ingenieros extraordinarios y 24 delineadores<sup>29</sup>. La influencia de los ingenieros extranjeros —sobre todo si vemos la importancia de los planos que trazaron— tuvo que ser grande puesto que en ningún caso tuvieron categoría de ingenieros extraordinarios (equivalente a Teniente) y sí la de Ingeniero segundo (equivalente a Coronel) o la de Ingeniero Jefe (equivalente a Coronel), por lo que su influencia entre los españoles tuvo que ser importante al divulgar los conocimientos que, sobre el tema, se difundían en estos momentos en Francia o Italia.

En otro momento he comentado que el traductor del texto de Forbonnais aparecido en la Enciclopedia sobre *Comercio*, fue el Ingeniero Militar Carlos Lemaur, autor de gran número de proyectos de canales y caminos. Lemaur conoce, puesto que de hecho la misma Enciclopedia lo cita<sup>30</sup>, el Canal de Languedoc y tuvo que conocer los ensayos efectuados por Audreosy para solucionar los problemas que allí surgieron. Tomando quizá este ejemplo o el de los canales de Charolais o de L'Ourcq, Lemaur adopta una actividad distinta a la que tiene, por ejemplo, Pedro Martín Cermeño, más ligado a la escuela de Verboon, y desarrolla su labor como especialista en obras públicas: él será el autor del proyecto de Sierra Morena, junto con Desnaux,

quien posteriormente marcha a América como ingeniero.

Interesa entonces destacar que, cuando en 1774 Pedro Martín Cermeño propone la división del cuerpo de Ingenieros en tres especialidades distintas, demuestra con ello que el espíritu ilustrado ha llegado plenamente a estos planificadores del territorio. Las tres especialidades (Arquitectura, Fortificación y Caminos y Canales) establecen la aplicación concreta a un saber hasta el momento mal definido y, de este modo, la creación primero del Cuerpo de Ingenieros de Marina en 1770 y luego de una Academia para el Real Cuerpo de Ingenieros Cosmógrafos en 1797, se ve complementada con la creación del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en 1799. Desde el punto de vista de los Ingenieros Civiles, la Superintendencia de Caminos, Canales y Puertos se había unido, en 1778, a la de Correos con lo que si entre los militares existían personajes ilustrados, próximos a los supuestos enciclopedistas, quien dirige en la Superintendencia de Correos la mayor parte de los proyectos es Juan Pedro Arnal, quien poco más tarde sería Director de la Academia de San Fernando y uno de los Arquitectos del XVIII de más sólida formación teórica. Ocurre así que a partir del 8 de octubre de 1778 la mayor parte de los proyectos de Canales —con excepción del de

24. Ramón Gutiérrez ha publicado dos excepcionales trabajos para el estudio de la Ingeniería española del siglo XVIII. El primero de ellos corresponde a la *Bibliografía Hispanoamericana de Arquitectura 1526-1875*. Chaco, 1972, y el segundo, ampliado, corresponde a la ponencia presentada en el XXIII Congreso Internacional de Historia del Arte celebrado en Granada en 1973 publicado años más tarde en *Arquitectura Colonial, teoría y praxis*. Chaco, 1980, en el capítulo «El Real Cuerpo de Ingenieros Militares, el cuerpo

de Ingenieros de la Marina Real y sus Academias», págs. 89-121.

25. Ibid., págs. 94, donde cita AGS, Secretaría de Guerra, leg. 2998.

26. Ibid., pág. 94.

27. P. Lucce, *Curso para Ingenieros Militares*. Barcelona, 1760, 7 vols.

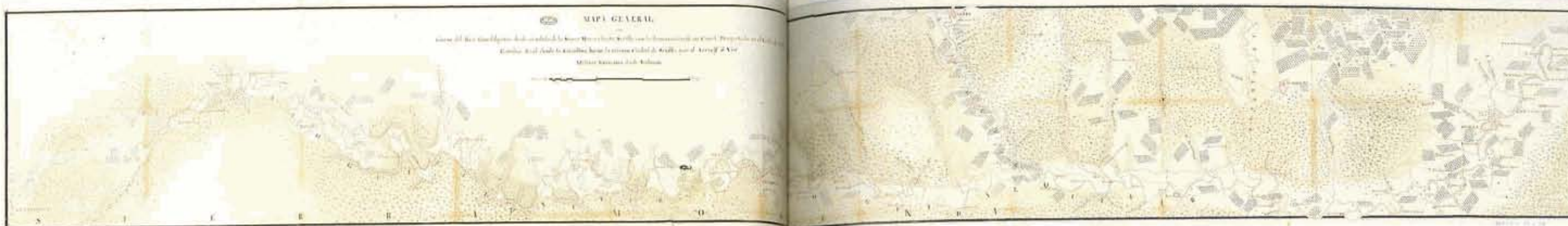
28. R. Gutiérrez, op. cit., pág. 100.

29. Ibid., págs. 97-98.

30. F. Audreosy en su *Histoire du Canal du Midi, connu précédemment sous le nom de Canal de Languedoc*, París, año VII, comenta, págs. 353-355 el texto del artículo «Canal» publicado en la Enciclopedia. Sobre los canales franceses existen tres textos de singular interés; M. de Fer de la Nouerrie *De la possibilité de faciliter l'établissement intérieure du Royaume, de supprimer les Corvées, et d'introduire dans les travaux publics l'économie que l'on desire*, París, 1786. P.

S. Girard, *Devis General du Canal de l'Ourcq, depuis la première prise d'eau à Mareuil jusqu'à la barrière de Pantin*, París, 1806. M. Gauthey *Memoires sur Les Canaux de navigation, et particulièrement sur le Canal du Centre, autrefois Canal du Charolais*, París, 1816.





Canal del Guadalquivir. A.G.S.

Castilla, que dependía del Ministerio de Hacienda—se relacionaron con individuos formados en un saber diferente al desarrollado por Pedro Lucuce o Martín Cermeño.

En un ambiente donde coexisten los supuestos formales y el deseo de cambio, se desarrollarán los proyectos —y realizaciones— de los principales canales españoles. Sólo en 1799 se crea un Cuerpo de Ingenieros de Caminos, tras las informaciones que don Agustín de Bethencourt hace al Ministro Francisco Saavedra, quien lo da a conocer a la Academia en un manuscrito titulado *«Informe sobre el Plan de los Canales de España»*. Y de este modo la propuesta de un ilustrado, de una comunidad imaginativa, se convierte para el hombre en la nueva realidad.

#### Los canales en la España ilustrada

En la España de la segunda mitad del siglo XVIII, de entre un largo número de proyectos, tres canales debían cambiar la imagen del país; uno debía partir de Tudela y, siguiendo un rumbo similar al antiguo Canal Imperial, llegar al Mediterráneo a la altura de los Alfaques; el segundo, partiendo de las proximidades de Segovia, debía atravesar Castilla pasando por Valladolid y Reinosa «... entrando en la bahía de Vizcaya cerca de Santander». El tercero, sin duda el más ambicioso, fue concebido por Carlos Lemaury y se entendía de forma diferente, puesto que se concibió como un sistema de canales

interconectados: desde El Escorial, por el Guadarrama, llegaría a Madrid, desde allí debía atravesar La Mancha, llegar a Despeñaperros y desembocar en el Guadalquivir.

Al margen de estos tres canales, se realizaron numerosos proyectos, algunos de los cuales tuvieron indudable importancia como el de Murcia; el canal del Gran Priorato, encargado por el Infante don Gabriel a Juan de Villanueva; los proyectos de Canal de Urgel... Comentemos brevemente cada uno de los tres más importantes, destacando los problemas que surgieron en su concepción y construcción.

**El proyecto que ideó Carlos Lemaury, en 1785, de un Canal navegable desde el río Guadarrama al Océano, pasando por Madrid, Aranjuez y atravesando La Mancha, Sierra Morena y Andalucía**

A final de la década de los setenta —realiza las mediciones entre esos años y los primeros de los ochenta— Carlos Lemaury retoma la idea de construir un canal navegable desde Madrid al Océano, presentando en 1785 un estudio sobre el recorrido del mismo, el número de esclusas y presas a realizar, lugar de construcción y costo aproximado. Apoyándose en su gran experiencia como ingeniero, plantea su proyecto no desde una justificación teórica o histórica, con la cual argumentar frente a las críticas por lo grandioso de la idea, sino que en la Memoria que elabora,

directamente empieza por analizar problemas y dificultades, viendo cómo se pueden solventar éstas. La envergadura del proyecto hace necesario que reflexionemos, mínimamente, sobre su dimensión: En España se habían concebido grandes canales que debían atravesar el país de parte a parte, fracasando algunos sin haber sido siquiera comenzados, y otros abandonados en plena obra tras demostrarse su inviabilidad. De hecho, el propio Lemaury había participado en las discusiones sobre el Canal de Murcia, informando negativamente sobre el estado de aquellas obras y proponiendo el abandono de lo construido. Conocía también una de las más ambiciosas ideas de los ingenieros franceses: unir el Mediterráneo con el Océano a través del Canal de Languedoc. Retomando una antigua preocupación entre los ingenieros españoles (no sólo Antonelli, como siempre se cita, sino también Fernán Pérez de Oliva, autor, en la primera mitad del XVI, del *Razonamiento sobre la navegación del Guadalquivir*), decide unir Madrid con el Guadalquivir en un proyecto que se distancia del resto de los concebidos hasta el momento. Entiende que la principal dificultad para la construcción de este canal estriba en la falta de agua: en el Sur, los ríos o arroyos se secan en verano. Ello le obliga a reflexionar tanto acerca de un sistema de esclusas que le permita economizar el agua (evitando las pérdidas) como en organizar este canal en base a un sistema interconectado de otros menores. Retomando el ejemplo francés del canal de

Bourgogne (la Bourgogne, el Charolais y el Canal de Franco-Condado unían el Saona al Sena, al Loira y al Doubs) decide establecer un sistema coherente, en el cual un conjunto de ríos se extienden como una red y pueden ceder sus aguas, según las necesidades, al canal principal que no tiene ya que depender exclusivamente del Guadalquivir. Economizar agua, entiende Lemaury, significa evitar pérdidas y esto se conseguirá, fundamentalmente, reduciendo en lo posible el número de esclusas a pesar del elevado número previsto de ellas (ya que era necesario subir las embarcaciones desde el Tajo al Guadiana y bajar desde éste al Guadalquivir). La solución que adopta en la definición de las esclusas será similar, según reconoce, a la asumida en el canal francés de Ipres, al entender que la esclusa de Bouffingue reducía el gasto de agua a la cuarta parte lo cual «...para ser bastante a la navegación del canal con las esclusas construidas en el modo regular, habían de tener éstas sólo ocho pies de caída, podrán las de nueva forma tener treinta y dos, lo que reduce el número de ellas a la cuarta parte de las que serían necesarias». Pero si la falta de agua era un problema, conseguir llegar del Tajo al Guadiana era otro importante que, como destaca, resolvió «...en distintos viajes a Valencia y Sierra Morena» al ver la posibilidad de comunicar estos dos ríos con las aguas de Rianzares o Jijuela, o la de estos dos ríos reunidos, por las vertientes más bajas existentes entre Tembleque, Villacañas y Villafranca. Y una vez vista la viabilidad de enlazar Madrid con



el Océano, Lemaury estudió la posibilidad de continuar el Canal hasta «mucho más del frente de Galapagar», enlazando así el Manzanares con el Guadarrama.

Lemaury entiende que, contando con agua suficiente, un sistema de presas y compuertas siempre le permitiría subir o bajar los barcos. Por ello su proyecto consiste en la descripción del sistema de canales, enumerando, detallando e incluso dando presupuesto de cuántas presas y esclusas había que construir en cada Canal, la altura de las mismas y cuál debía ser su función. El primero de los canales que estudia es el canal del Guadarrama, viendo su continuación hacia Madrid «...no sólo para incorporar sus aguas con las del Manzanares» sino con el fin de continuar la navegación «...hasta mucho más allá del frente de Galapagar», acercándola tanto como se pudiese a Castilla la Vieja.

Continuaba «...la corta distancia del término actual del canal del Manzanares» hasta llegar a la Acequia del Henares terminando en la entrada de la esclusa del Jarama —proyectada siguiendo las ideas definidas en 1771 por el Conde de Aranda— donde concebía una gran esclusa que hiciese navegable el canal en aquella parte del río. Por la Vega, el Canal se aproximaría a Aranjuez, entrando en el Tajo más abajo del Puente del Jardín de la Isleta, atravesando las huertas. La discusión en este punto se centraba en cómo el canal proyectado debía atravesar el núcleo de población: en este sentido Pierre Pinon ha estudiado la casuística en Francia y parece claro que Lemaury pretendía, una vez dentro de la población, hacer que el canal siguiera la calle del Rey hasta la de las Moreras, atravesando oblicuamente las dos a un tiempo por un solo puente y verter en el Tajo «...algo más abajo del recodo, y de la Plaza atravesando la calle romana

debajo de un puente»; en relación a esto, y por problemas de diferencia de cotas, proponía organizar una esclusa en el centro de Aranjuez, poco antes de llegar a la calle de las Moreras, repitiendo así un tema frecuente en los canales franceses o ingleses, pero no en la realidad española, como es la esclusa concebida como hito urbano: «...esta disposición, cavar un canal en la calle de la Huelga, se debe de considerar como un adorno, pues formará una calle recta de agua continuada hasta encontrar otra de más de cinco mil varas de largo, que será el mismo canal, conducido paralelamente a la calle Toledo».

Desde Aranjuez, el problema se centraba en llevar las aguas del Tajo hacia La Mancha: paralelo al camino de Toledo por la Vega, por Castillejos, cerca de Villamejor, el canal recogería las aguas del río Cedrón primero y del Rianzares después, llegando así a Tembleque. Por la ladera de La Guardia y El Romeral, el canal debía subir, con tres esclusas, hacia Villacañas, organizándose en este lugar el llamado Canal de distribución, con dos ramales, a los ríos Guadiana y Tajo. El primero, el más importante ahora, atravesaría el monte Borregas hasta la cañada de Torrejón, bajando allí hacia Villafranca y Herencia, atravesando la pequeña huerta de Puerto Lápice y entrando en la vega del río Guadiana.

Entrando en el Sur, comprendía que éste era el punto crítico del proyecto debido no sólo a las diferencias de cotas existentes sino también al problema de falta de agua en verano. Para solventarlo propone construir en el Rianzares un gran depósito que llegaría hasta Corral de Almaguer y desde este punto las aguas entrarían en un nuevo canal que sería el del Jabalón. Ahora Lemaury esboza otra idea importante y no estudiada hasta el momento: la posibilidad de trazar desde el Jabalón



Juan Baustista La Corte. Plan del camino que desde Madrid se dirige a Valencia. S.G.E.

un canal que, por la vega del Guadiana, llegase a Extremadura y, en ese caso, la bajada desde el Monte Borregas a Mojón Blanco debería ser común a ambos canales.

El problema se centraba en alcanzar el Guadalquivir. Tras realizar nivelaciones entre Almuradiel y Torrenueva, propone, por economía, construir «...una mina bajo del collado de Cabeza de Buey», enclavando junto al molino del Aguila, no lejos de Infante, otro depósito de agua; de ese modo el canal llegaría hasta Cabeza de Malo, y luego al río Magaña desde donde se alcanzaría la presa de Despeñaperros». Destacaba Lemaury que la altura en este punto sería de 261 pies, lo que suponía la necesidad de construir muchas esclusas para «...bajar de un salto tan grande» y, tras estudiar el tema, estimaba necesarias once, cada una de ellas de treinta y dos pies, y llegar a la vega del Guadalimar y del Guadalquivir.

A partir de aquí el canal recibiría el nombre de Canal de Andalucía: pasando por Villanueva de la Cañada, el valle de Arcona y el Salado de Lopera, hasta su ingreso en el Guadalquivir, correría próximo a Córdoba donde podría formarse una esclusa «...para que las embarcaciones pudieran bajar a las inmediaciones de la ciudad»; el problema de bajar las aguas hasta el Guadalquivir lo resuelve con un sistema de presas y esclusas que explica en la Memoria, dando todo tipo de precisiones e indicaciones en cuanto a alturas. Transcurriría por la Vega de Almodóvar hasta la Barranca, entraría en el valle del Genil hasta Fuente de Palma, pasaría por Lora y atravesaría el río Carbones sobre un puente acueducto y, desde este punto hasta Sevilla el canal podría conducirse a nivel, o con el declive preciso para el curso de las aguas.

Lemaury retomaba lo esbozado poco antes por



Sánchez Bort y, consciente de las dificultades políticas, define entonces un esquema de orden de obras y destaca como, en su opinión, lo más necesario es la obra del Canal de Andalucía «... pero para prever todas las dudas que pueden ponerse sobre el éxito de la empresa total, parece conveniente darla principio en las inmediaciones de la Corte por la continuación del Canal del Manzanares hasta el puente largo, y de allí hasta su

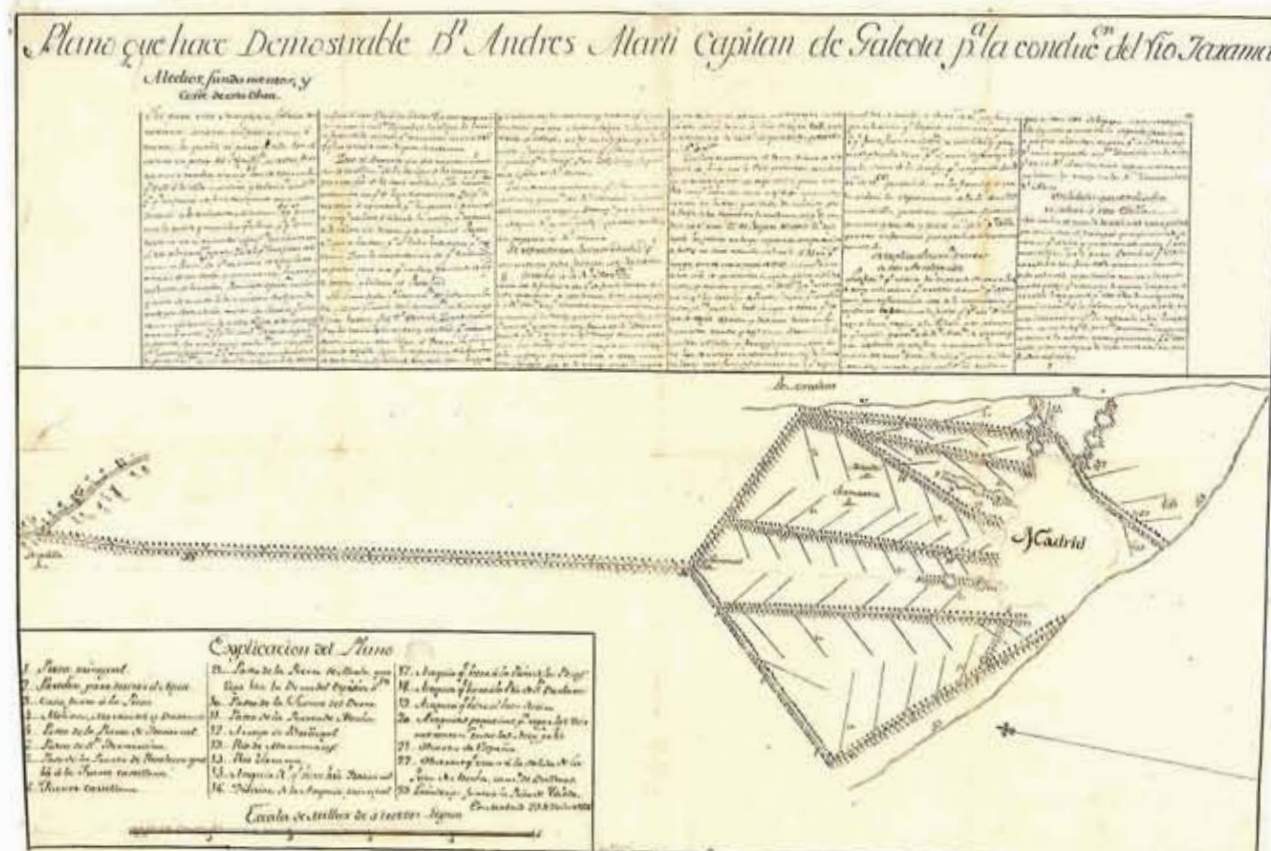
entrada en el Tajo: pues hecha esta parte hasta Aranjuez, se disfrutará alguna utilidad» al tiempo que propone desarrollar las obras del Canal de Guadarrama hasta cerca de Madrid. En tercer lugar recomienda la obra del Canal de la Mancha, desde Aranjuez hasta el Valle del Arroyo Cedrón, trabajando en el depósito de Rianzares que se había de formar más abajo de Corral de Almaguer. Inmediatamente después sería necesario iniciar la

obra desde Palma a Sevilla, sacando el agua del Genil y luego trabajar en las proximidades de Córdoba. Los dos canales, de la Mancha y Andalucía, deberían acercarse el uno al otro: el primero, acabada la parte entre Aranjuez y Guadiana, se empezaría por el río Jabalón hacia el Manzanares; el segundo, una vez concluido desde Córdoba a Sevilla, se empezaría en Montoro en dirección al Carpio.

#### El Canal de Castilla

Juan Helguera ha estudiado, de modo ejemplar, la historia del Canal de Castilla detallando no sólo la historia del proyecto, sino los avatares que surgieron en su construcción, destacando los enfrentamientos y las diferencias de criterios existentes entre Ulloa y Lemaire. Iniciado bajo el reinado de Fernando VI, y siendo Ministro el Marqués de la Ensenada, el Canal de Castilla se entendía como la posibilidad de dar salida al Cantábrico a la agricultura castellana. Si recordamos las descripciones que dan los viajeros del XVIII, (Ponz, por ejemplo), sobre ciudades como Avila, Toledo o Burgos (...*casi una tercera parte de sus habitaciones son pobres de solemnidad*) entenderemos la necesidad de potenciar la economía de la zona fomentando el transporte en aquellos lugares, teniendo en cuenta que la obra real tiene como fin incrementar la riqueza. Si en el caso anterior, en el largo memorial que Lemaire redacta para la construcción del Canal de La Mancha y del canal de Andalucía, la preocupación era fundamentalmente técnica —cómo organizar un recorrido, habida cuenta del problema esencial de la falta de agua— en este caso la problemática es diferente: ¿debemos entender el proyecto del canal como un elemento con el cual se paraliza y detiene la crisis económica?, ¿el canal es medio de

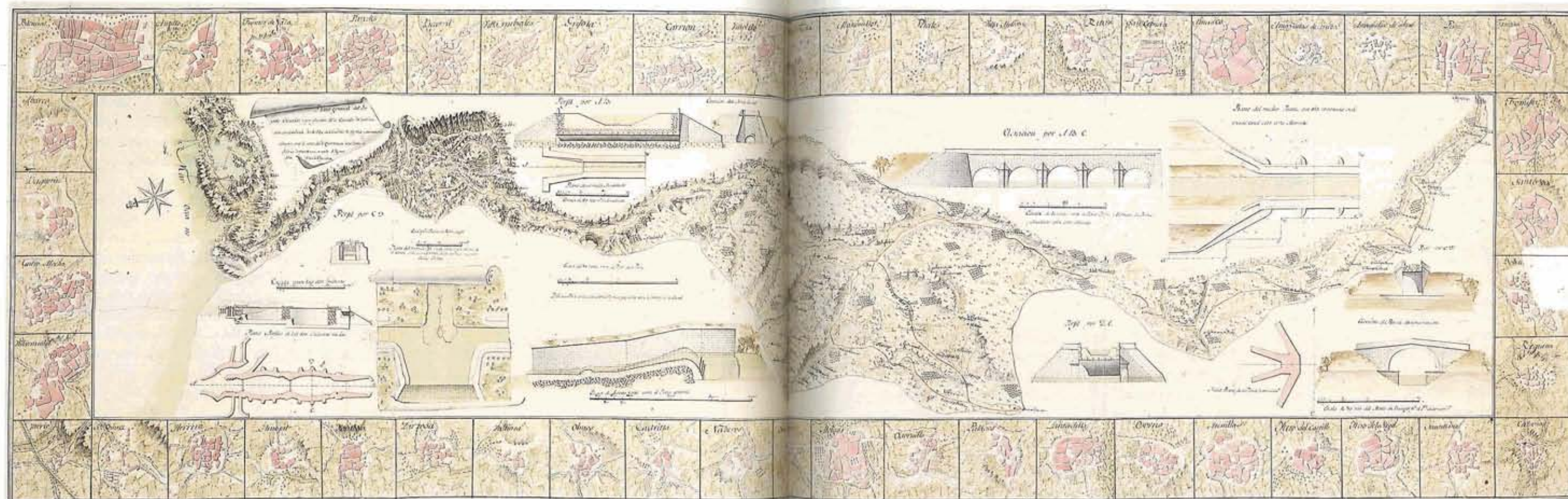
transporte o es, como refleja Diderot en sus escritos en la *Enciclopedia*, una forma nueva de entender el gasto público, ajena a lo que para él era la preocupación del lujo? Parece evidente que es elemento de transporte fácil y barato. Palacio Atard<sup>31</sup> comentaba que un caballo de tiro podía arrastrar 750 kilogramos sobre un carrichoche en óptimas condiciones mientras que el mismo caballo, tirando sobre la orilla un batel, podía mover treinta toneladas. El canal era instrumento político en la descentralización, no sólo rompía la estructura existente, sino que intentaba dar solución al problema centro-litoral. Entendida entonces como exigencia política, la idea de canal aparecía como elemento ordenador del caos o, lo que es lo mismo, como la posibilidad de transformar la naturaleza. Hace años Palacio Atard estudió el proceso por el cual Santander y Bilbao se convirtieron en los *puertos* de Castilla, al recibir los productos característicos de la zona (lanas, vinos y cereales) y desde allí darles salida por mar. El problema de la llegada a aquellos puntos ha sido estudiado por Ringrose y por Santos Madrazo: el plan de transporte de Ensenada se entiende desde tres proyectos interrelacionados entre sí, y que daban solución a los siguientes problemas concretos; en primer lugar, el trazado —a través de la Cordillera Cantábrica— de una carretera que uniese Castilla y el mar. En este sentido, en 1749 se inició la construcción del camino entre Reinosa y Santander: con una longitud de 71 kilómetros, quedó abierto en 1753. En segundo lugar, también en 1749 dio principio la construcción del camino del Puerto de Guadarrama, desde las proximidades de El Espinar: con sólo 17 kilómetros, quedó abierto en 1750 y permitió atravesar la Cordillera Central, facilitando el paso de las mercancías entre Castilla y Madrid. El tercer proyecto, como señala Helguera, «...era el más



Plano para la conducción de las aguas del río Jarama. 1738. B.N.

31. Palacio Atard, op. cit., pág. 13.



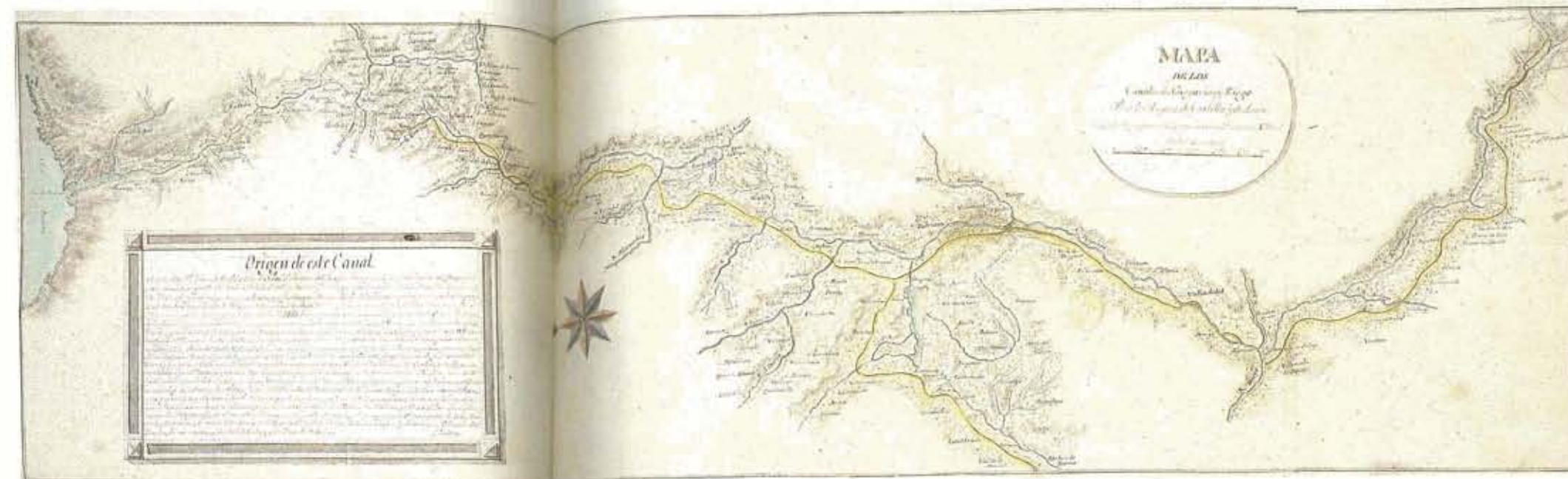




ambicioso puesto que consistía en enlazar los puntos de arranque de los dos caminos citados —Reinosa y El Espinar, respectivamente— por una red de canales navegables que, corriendo de Norte a Sur de la cuenca del Duero, conectaría entre sí algunas de las principales ciudades de la región». En cierto modo el proyecto del Canal de Castilla iba contra la naturaleza: así, Bethencourt señala en su informe de 1801 «... si consultamos en Castilla la natural disposición de las vegas, observaremos que la mayor importancia y la mayor facilidad de abrir canales hacia el mar siguen el mismo orden. En efecto, los ríos... no llegan a tener vegas, ni caudal considerable para salir de ellas donde comienzan a formarse, y según van adelantando se van ensanchando y haciéndose más llanas estas vegas, con más o menos regularidad, y de la misma manera que aumenta el caudal de los ríos. Así sucede con el Duero, Pisuerga y ramificaciones en Castilla... por esa razón la comunicación más natural, la más importante y fácil es a Oporto. Ninguna otra es comparable con las incalculables ventajas que resultaría establecer una cómoda navegación, desde dicho puerto al centro de Castilla. Mas no siendo practicable esto por estar comprendido aquel punto, y parte del curso del Duero en Portugal, es menester buscar otra dirección que no ofrezca tales inconvenientes».

El canal «...se empezó a construir en el año de 1753; debe tener su principio en Golmir, cerca de Reinosa, y distante doce leguas de Santander. Lo costoso de las obras en aquel paraje y el deseo y utilidad de adelantar más en mejor terreno, fueron justísimos motivos de que se empezase en la nueva villa de Alar del Rey, que dista de Reinosa once leguas». En la *Propuesta de Ley... sobre Canales y Caminos, de 1820*<sup>32</sup> se estudia la construcción del canal y se comentan no sólo las diferencias de

32. *Propuesta de ley...*, op. cit., pág. 22-25.



Canal de Castilla. 1755 (?). S.H.M.

criterios existentes entre Ulloa y Lemaury sino, y también, las censuras que años más tarde realizan al proyecto Agustín de Bethencourt y Peñalver. Cuando Lemaury recibe el encargo de trabajar en un proyecto de canal, cuyo objetivo fuese facilitar el transporte de los géneros<sup>33</sup> hacia Santander, lo primero que estudia es la posibilidad de reunir las aguas del Pisuerga y Carrión. Medido el caudal de éstas, envía en 1752 un proyecto a Ensenada consistente en organizar un canal principal que luego distribuiría el agua por toda la comarca, por medio de una red de otros más pequeños: la idea del canal único fue aceptada y se proyectó un primero que «... desde Grijota, pasaría por Revilla de Campos y cruzaría Baqueroin y Villerías, dirigiéndose hacia Medina de Rioseco». Desde allí Lemaury estimaba que no habría problemas para prolongar el canal hasta el Duero. Al tiempo decidió que el canal arrancase de Herrera de Pisuerga, siguiendo un curso paralelo al río hasta Melgar de Yuso.

Es entonces cuando se inicia la polémica entre

Ulloa, nombrado por Ensenada para inspeccionar las obras, y Lemaury. Lemaury traza en 1753 el Canal de Segovia, que debía unir esta ciudad con el Duero, y, tras censuras y discusiones con el Ministro, en 1753 elabora su *Proyecto General de los Canales de Navegación y Riego para los reinos de Castilla y León*, aprobado por Ensenada, y donde se prevé la construcción de cuatro grandes canales: Canal del Norte, Canal de Campos, Canal del Sur y Canal de Segovia.

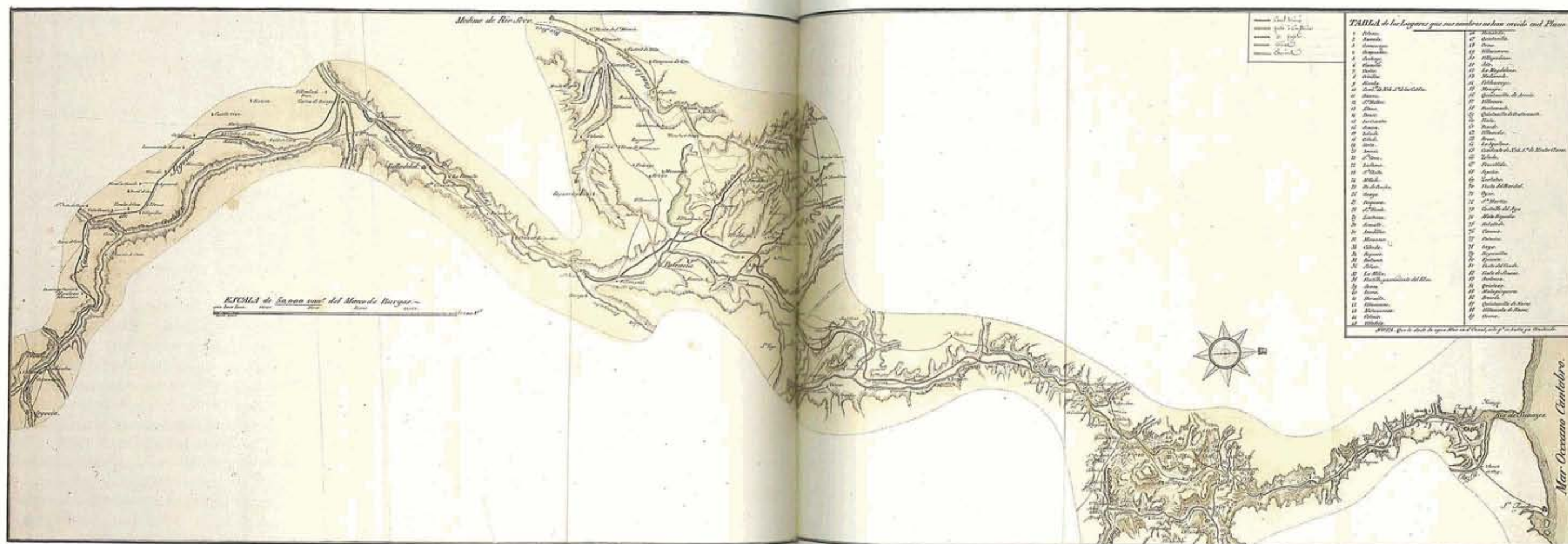
El Canal del Norte se organizó desde Alar del Rey a Calahorra; tomando las aguas del Pisuerga se construyen «...13 leguas, con una anchura muy variable, desde 60 a 200 pies en el nivel del agua y una profundidad de 6 1/2, 7 y 8 pies». Atravesaba Barrios de San Quirce, Ventosa, Olmos del Río Pisuerga, Naveros, San Carlos de Abadanes, Herrera, Zarzosa, Valtierra, San Llorente, Santillana, Cabañas, Requena, Boadilla, Frómista, Piña, y Amusco. Descrita la obra tanto por Bethencourt como por Bowles o Madoz, —y más recientemente por Helguera—

sabemos que este tramo estaba enteramente concluido y navegable.

Fue en la zona denominada Canal de Campos donde dieron inicio, en 1753, las obras proyectadas por Ulloa. Debido a que era el trayecto más corto y discurrían por terrenos relativamente llanos, durante cuatro años se mantuvieron los trabajos, pero en 1757, y debido a las disputas entre Lemaury y Ulloa, quedaron interrumpidos continuándose sólo en 1792. Partiendo de Calahorra debía llegar a Medina de Rioseco tras pasar por Villaumbrales, Becerril de Campos, Usillos, Paredes de Nava, Autillo de Campos, Villarramiel, Boada de Campos, Castil de Vela, Belmonte, Tamariz y Villanueva de San Mancio. El tercer ramal del canal, el canal Sur, debía, desde el punto del Serrón, cerca de la villa de Grijota (donde se unía al de Campos) llegar, cerca de Palencia, a Dueñas, en las proximidades de Valladolid. En 1799 se habían construido un total de tres leguas y un importante número de presas y puentes que daban vida a Dueñas, Villamuriel,

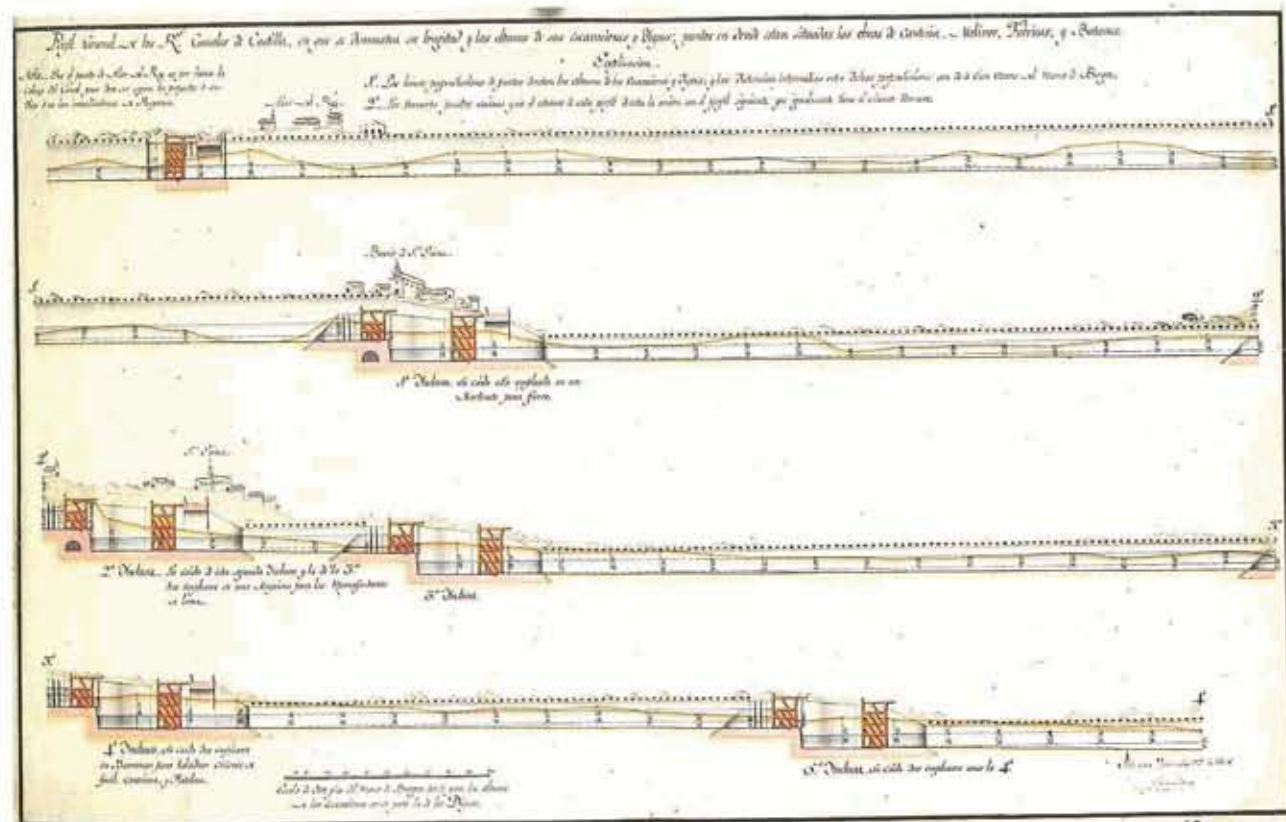
33. Helguera, op. cit., pág. 70.



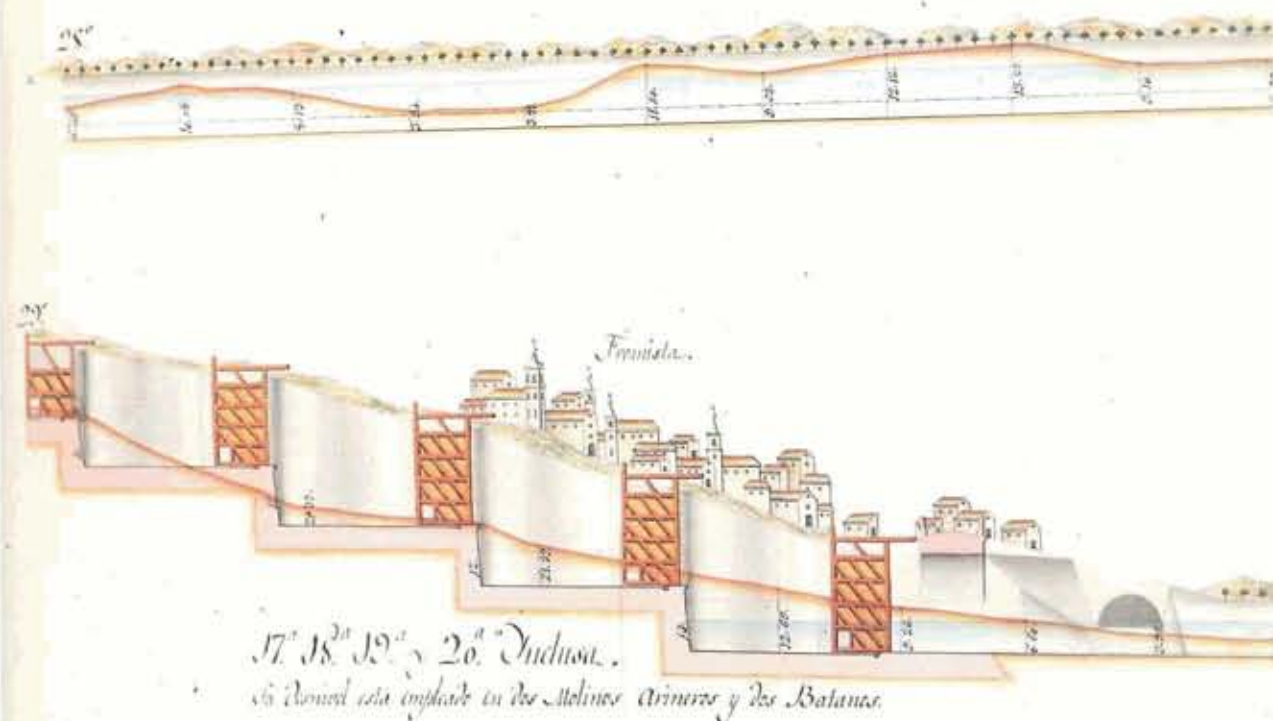


Planimetría del Canal de Castilla, s.f. A.P.R.

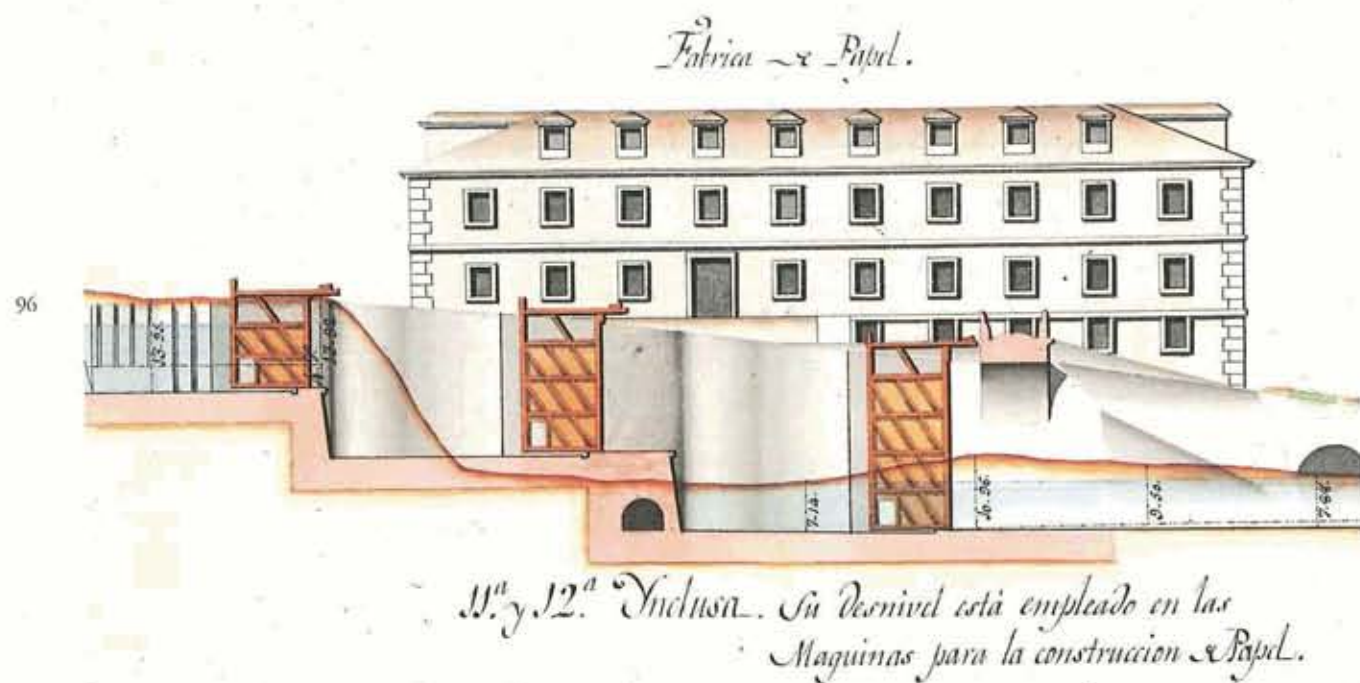




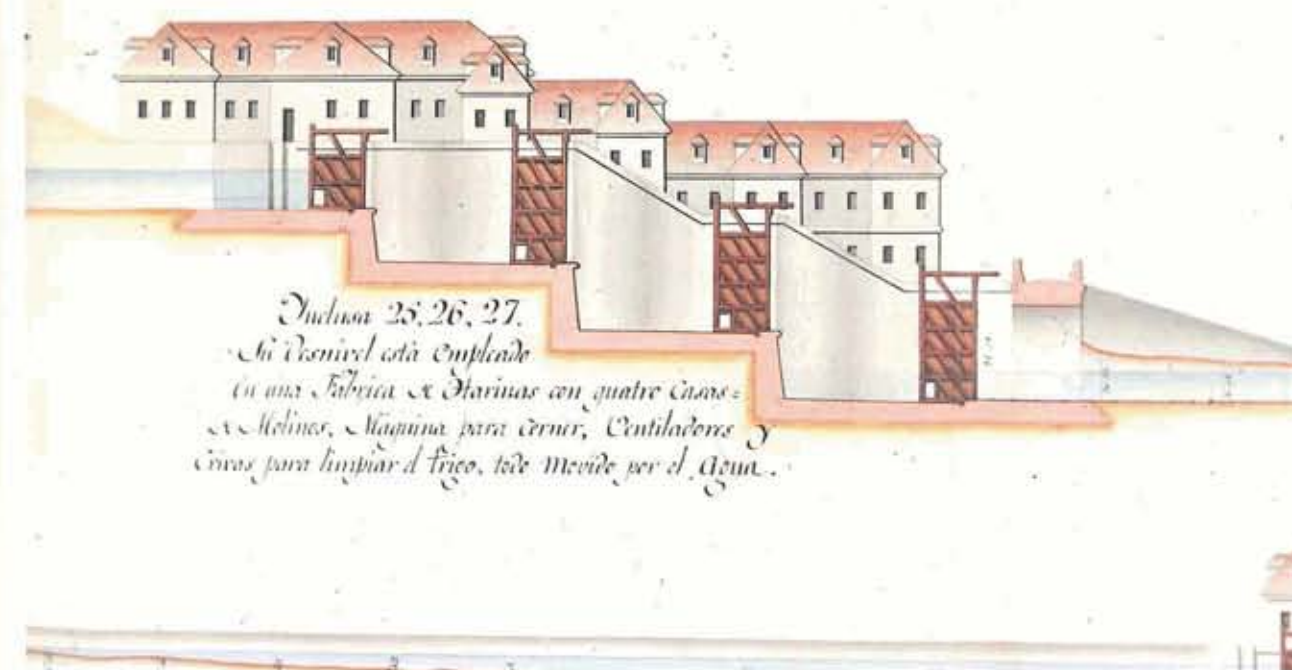
Perfil general de los reales Canales de Castilla... 1806. A.P.R.



Perfil general de los reales Canales de Castilla... Detalle del canal a su paso por Frómista. 1806. A.P.R.

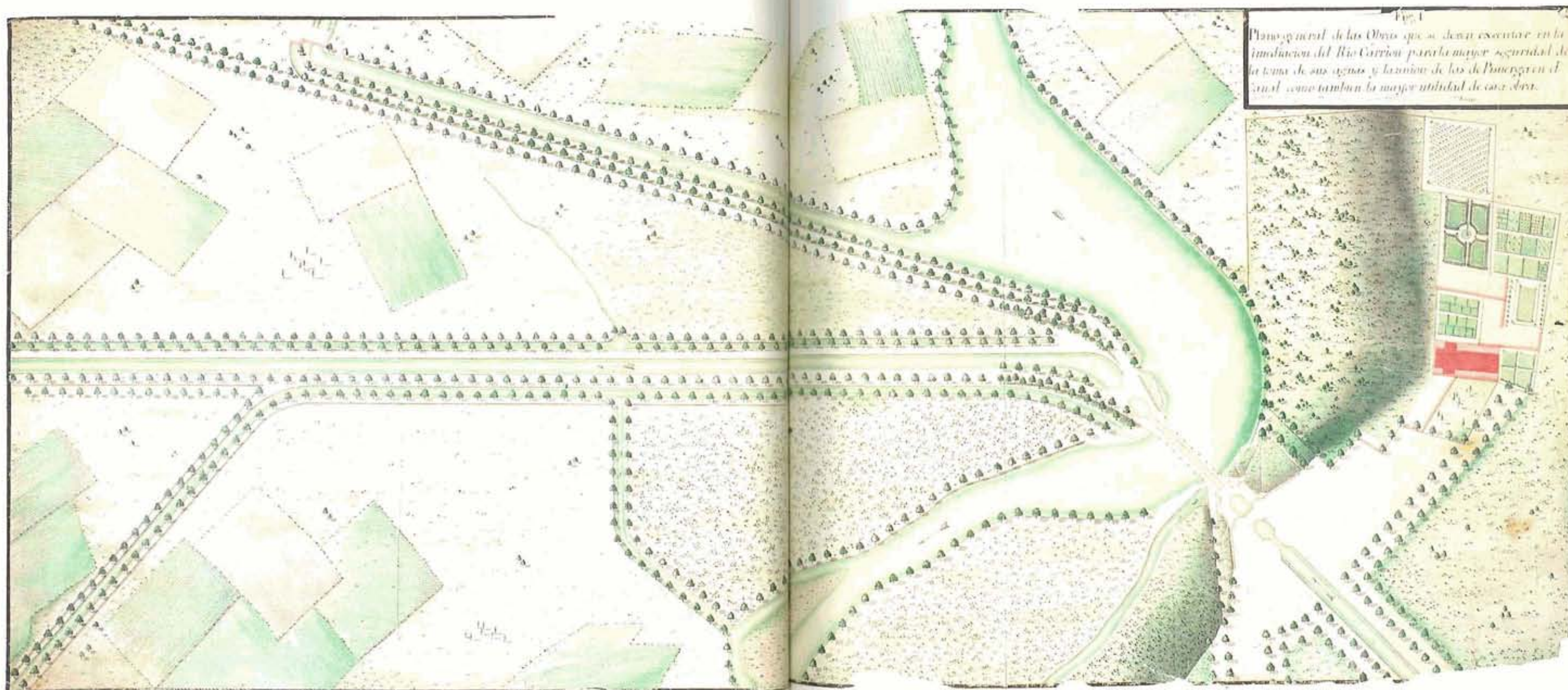


Perfil general de los reales Canales de Castilla. Detalle de la fábrica de papel. 1806. A.P.R.



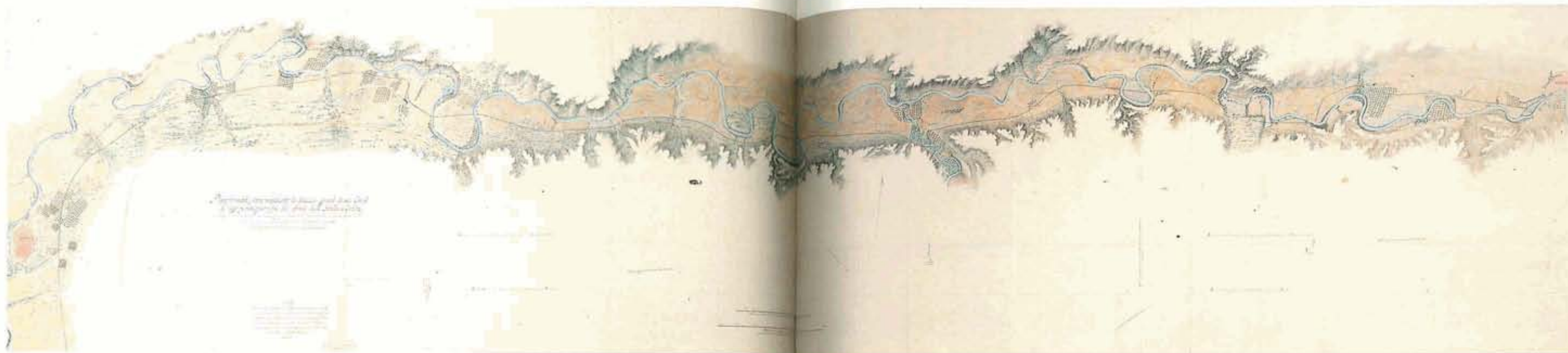
Perfil general de los reales Canales de Castilla... Detalle de la fábrica de Harina. 1806. A.P.R.





Plano general de las inmediaciones del río Carrión. s.f. S.H.M.





Plano general de un canal que debería abrirse desde Sevilla hasta Córdoba. s.f. MOPU/OH

Cabezón, Cigales, Muciente y Oreruela. En el informe que presentaron en 1801 Bethencourt y Peñalver, se especifica que el canal tenía construidos «... tres esclusas de retención, una de precaución y treinta y dos comunes; tres puentes acueductos, treinta y cinco puentes de paso, trece boqueras de riego, un dique de carena además de molinos harineros, de papel, batanes, martinetes, oratorios o capillas, casas y muchas otras obras de más o menos importancia».

Las obras se detuvieron en 1799, y a partir de esa fecha se inicia un importante proceso de propuestas sobre como debían continuarse. Bethencourt apuntaba en su crítica la necesidad de reducir la anchura y profundidad del canal: sin citarlo, pretendía aplicar al caso español el sistema de pequeña navegación propuesto por Fulton, rompiendo así con los esquemas seguidos en los grandes canales franceses. El porqué de esta opinión era claro: «... habiendo empezado el canal en Alar, es decir, donde principia la parte llana de Castilla, dejando para después los trozos que debían abrirse en terreno más quebrado desde Olea hasta dicho punto, se continuó con bastante rapidez a proporción de los caudales que se suministraban hasta las inmediaciones de Dueñas, donde se encontraron con una dificultad de primera consideración. Cualquiera que fuese el medio que

se adoptase para vencer ésta, se habían de gastar muchos millones en corto espacio, y en este estado, teniendo iguales o mayores inconvenientes para continuar hacia Reinosa, pareció fácil entretener el tiempo y caudales en la construcción de varios edificios para molinos harineros y de papel, batanes, martinetes y otros que, aunque siendo muy útiles, luego que estuviere concluido el canal debían emplearse con preferencia en su continuación, siquiera hasta que alcanzase algún punto importante al comercio. Esto es tan cierto que tomando todos los edificios juntos y ajustadas las cuentas de administración y conservación, rinden mucho menos de lo que cuestan»<sup>34</sup>.

Bethencourt establece la necesidad de canales más pequeños no desde una justificación basada en la arquitectura hidráulica sino, por el contrario, desde una visión del territorio que precisa del canal para su desarrollo. Entendido como medio que facilita el tránsito de mercancías, su crítica se dirige contra aquellos que han construido equipamientos sin tener presente el programa global que significa el canal: ocurre que en ocasiones las dotaciones que se construyen no se ajustan al programa de necesidades que define el canal y son, entonces, sólo dotaciones de servicio para localidades ya existentes y próximas a él. Por ello propone el tipo de canal de Fulton, al entender que prima la

34. *Propuesta de Ley...*, op. cit., pág. 46.

concepción del mismo como elemento de transporte sobre cualquier otra idea; construyendo un canal de pequeño tamaño, sería más difícil que existieran ese tipo de confusiones.

Existe además en Bethencourt otra idea sobre el trazado del canal, coherente con la que había dado Ulloa al proponer convertir el Canal de Castilla en eje de la economía española. Según apuntaba, el Canal de Campos debía dividirse en Calahorra y, continuando como gran ramal y conservando las mismas dimensiones, llegar a Medina de Rioseco, Benavente y León, acercándose a Galicia y Asturias. Su deseo, como comenta, era continuar por Valladolid hasta la frontera, bien habilitando la navegación por el Duero, bien por canales laterales que comunicasen Zamora, Toro, Arévalo y tierras de Salamanca con otros pueblos de aquella ribera. La realidad fue otra: tan sólo se abrieron cinco leguas aprovechando las aguas de los ríos Sequillo y Valderaduey, teniendo una anchura de 42 a 70 pies e idéntica profundidad que el tramo norte. Hubo, en los comienzos del siglo, críticas al planteamiento inicial<sup>35</sup> y se censuró incluso el informe de Bethencourt y Peñalver: «... todos los grandes ramales se juntarían en Valladolid y Palencia, y desde allí por Burgos se comunicarían con los que se ejecutasen en la Vega del Ebro. También debería examinarse si desde algún punto del gran Canal de

35. *Ibid.*, pág. 49.

la Rioja se podría abrir comunicación a Laredo, Deva o cualquier otro puerto del Cantábrico. Desde luego un canal, siquiera hasta Vitoria, sería del mayor interés para Castilla, Aragón y las provincias Vascongadas». Las ideas formuladas en 1820 poco tenían que ver con la realidad: en los años finales del XVIII se había intentado que todas las obras públicas de caminos y canales<sup>36</sup> se reuniesen bajo una misma Dirección General, pero al poco de esta decisión —que, de llevarse cabo habría coordinado la política de construcción de canales— se dio la dirección del Canal del Manzanares a Juan de Villanueva, la del Canal de Aragón a Francisco Javier de la Ripa y la del Canal de Castilla a Juan Peñalver.

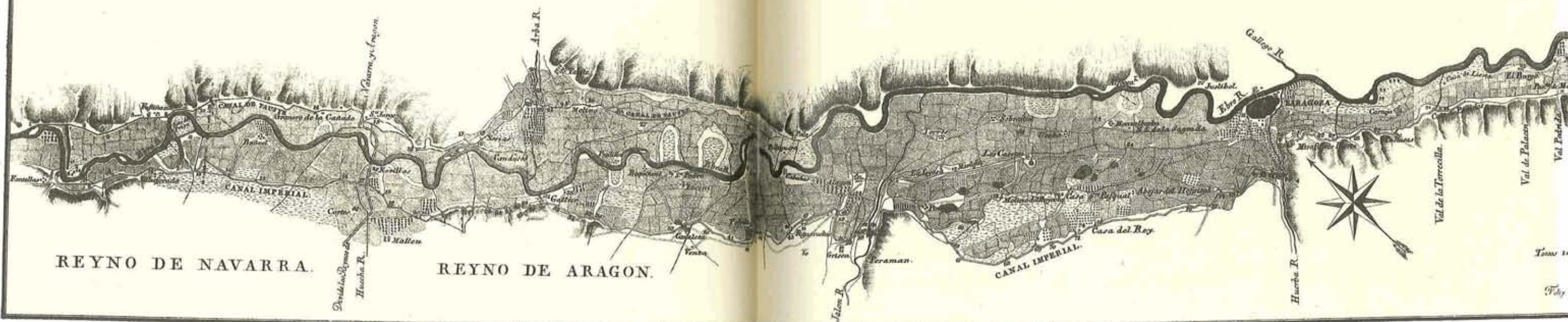
#### El Canal Imperial de Aragón y Real de Tauste

La historia del Canal Imperial se remonta al siglo XIV, cuando Pedro IV hace referencia «... al privilegio... de sacar agua de la acequia del Jalón y del Ebro»; existen noticias sobre su historia en los siglos XVI y XVII, pero sólo en 1745 se piensa en transformar la antigua Acequia Imperial en canal de navegación que debía unir la cuenca del Ebro con el Mediterráneo. Entre dicha fecha y 1757 se presentaron varios proyectos, pero sólo en 1766 se definen las características del Canal Imperial, cuando un Comisario de Guerra, Juan Agustín Badín

36. *Ibid.*, pág. 79.



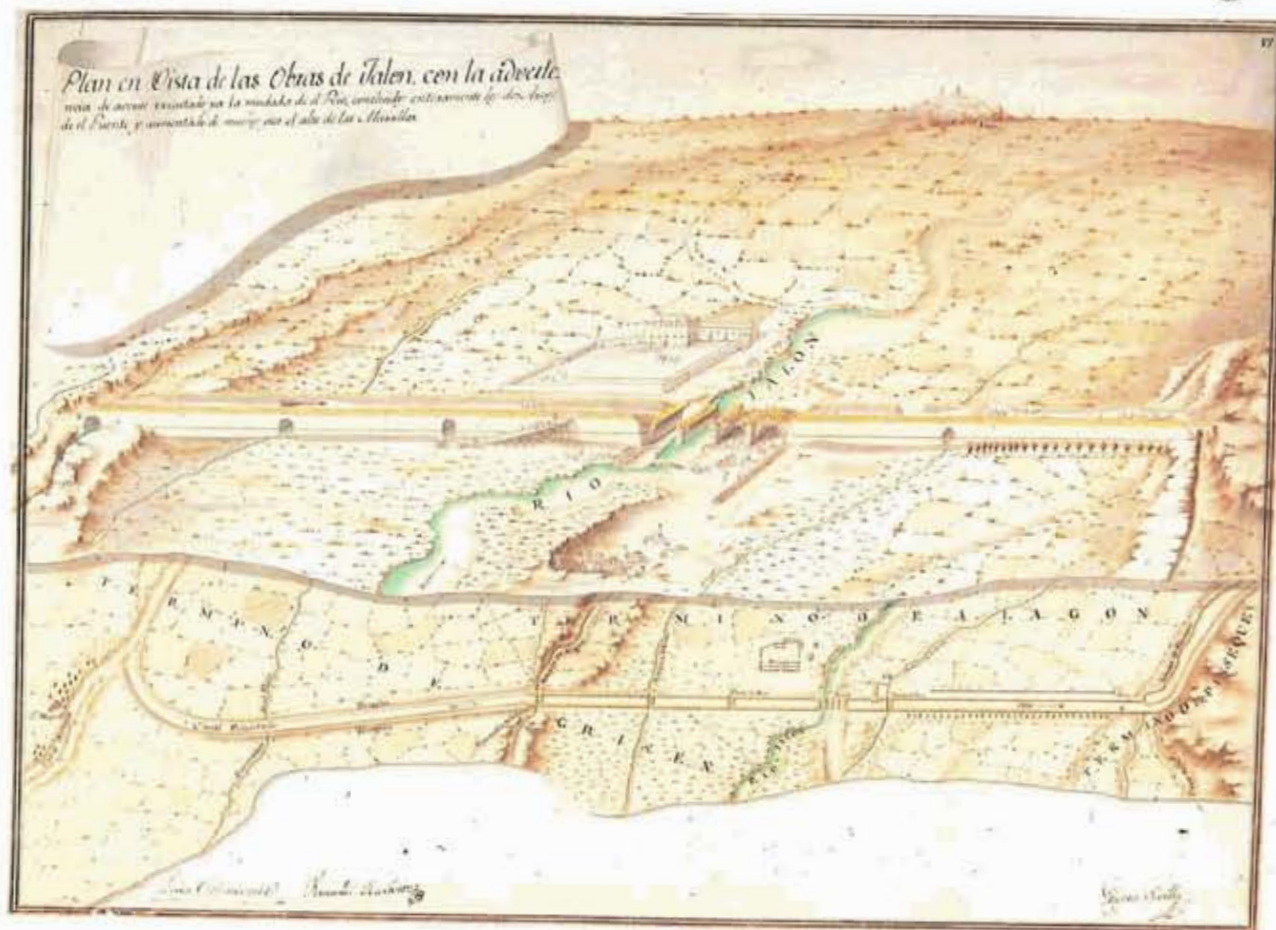
PLANO GENERAL DE LOS CANALES IMPERIAL DE ARAGON, Y REAL DE TAUSTE, QUE MUESTRA SUS TERMINOS Y CONFRONTACIONES QUE CORRESPONDEN A LAS LAMINAS PARTICULARES DE CADA UNA DE ELLAS.









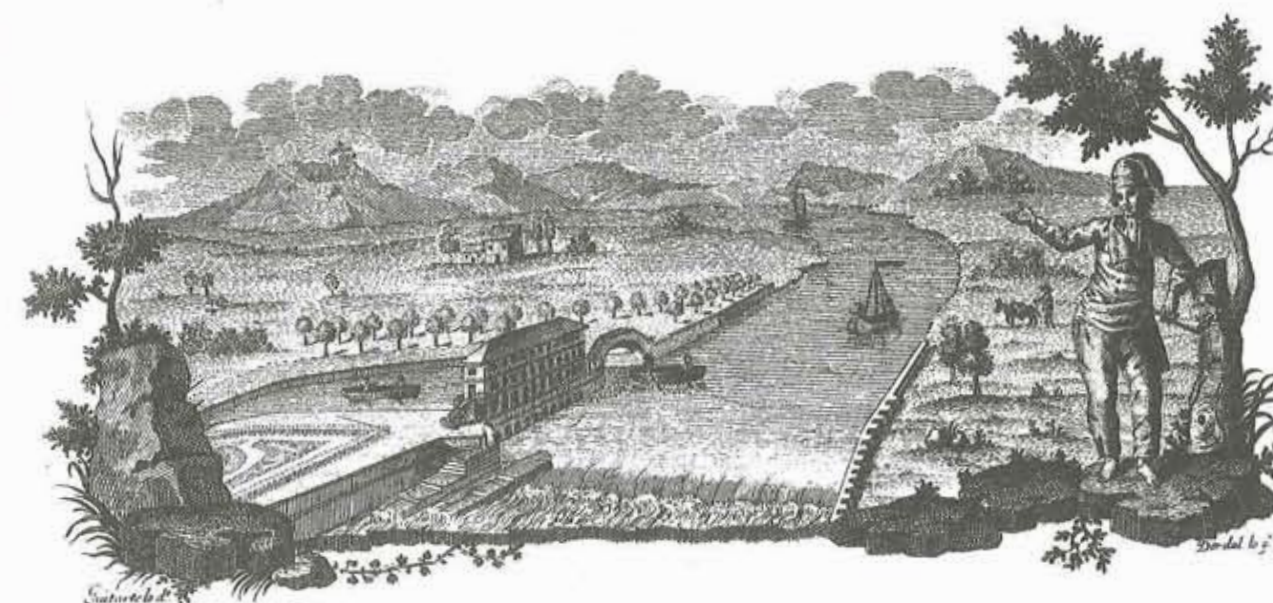


106 Construcción del acueducto del Jalón en el Canal Imperial de Aragón. 1779. MOPU/OH

presenta al Monarca «... cierto pliego y capitulación, con diferentes condiciones, para el establecimiento de la Acequia Imperial en el reino de Aragón, y las obras necesarias para su continuación desde su nacimiento, hasta el lugar de Quinto». Se trataba, como señaló en su día Fernández Marco, de restablecer la abandonada Acequia Imperial y de continuarla desde las inmediaciones de Pinseque, lo cual daría como resultado una longitud de treinta y cuatro leguas convirtiendo la Acequia Imperial en canal de navegación sin hacerle perder su carácter original.

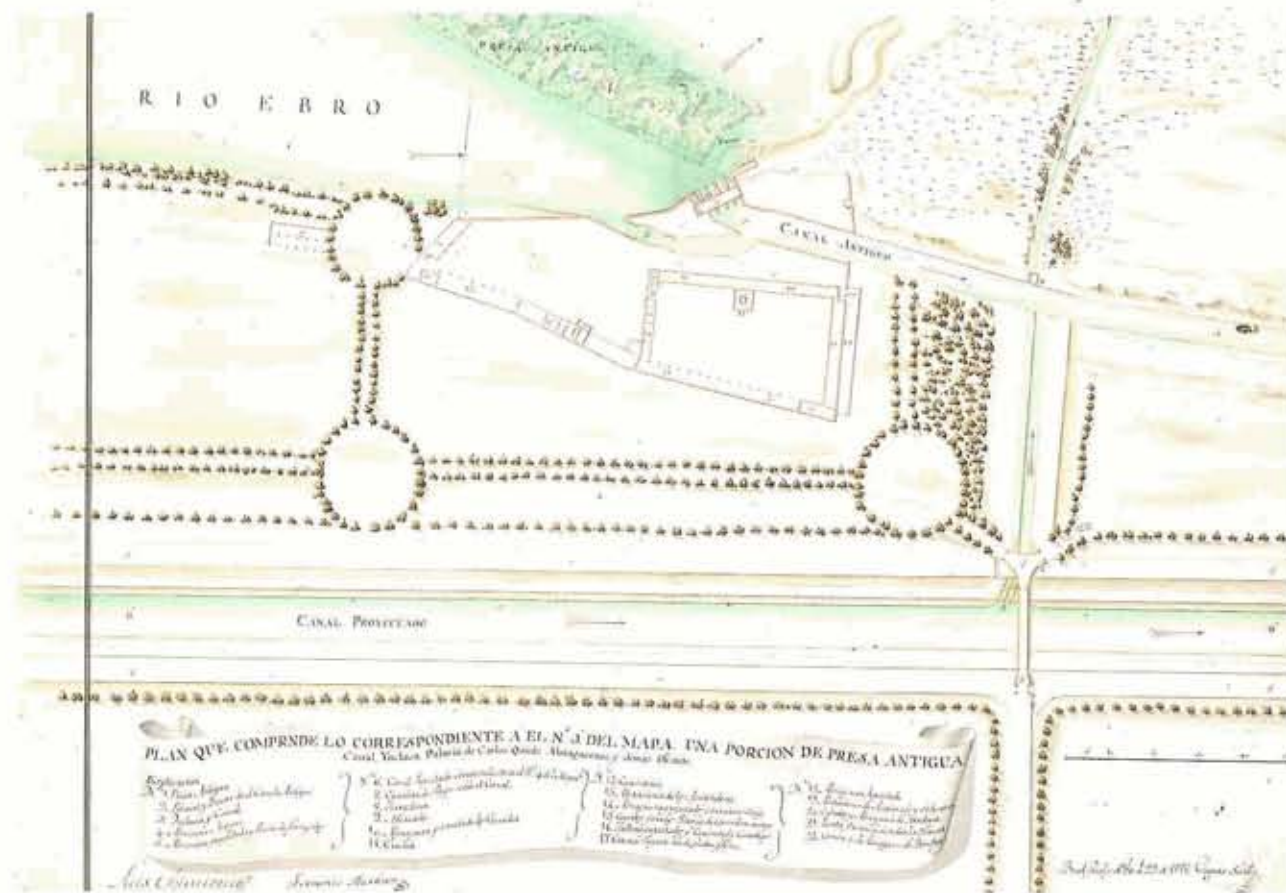
La idea de unir dos mares a través de un canal, modificando la naturaleza en la práctica —tal y

como comentaba en el capítulo primero—, era uno de los grandes temas del momento. Los franceses proyectaban unir el Mediterráneo con el Atlántico y Lemaire, que ideaba su canal de Andalucía, recibía en 1768, siendo Embajador en París, una propuesta de Defer de la Nouerre para dar solución a la «*Jonction de l'Océan avec la Mer Pacifique par l'isthme de Panama*». Por Real Cédula de 28 de febrero de 1768, se concedieron a Juan Agustín Badín «...las gracias que últimamente pide», señalándose «... la empresa que formará Badín disfrutaría del cobro de las rentas de la acequia durante cuarenta años a partir del contrato al tiempo que se limitaba a cuarenta años el término...



Vista del Canal Imperial y obras hidráulicas en el mismo. En el libro del Conde de Sástago «El Canal Imperial...».

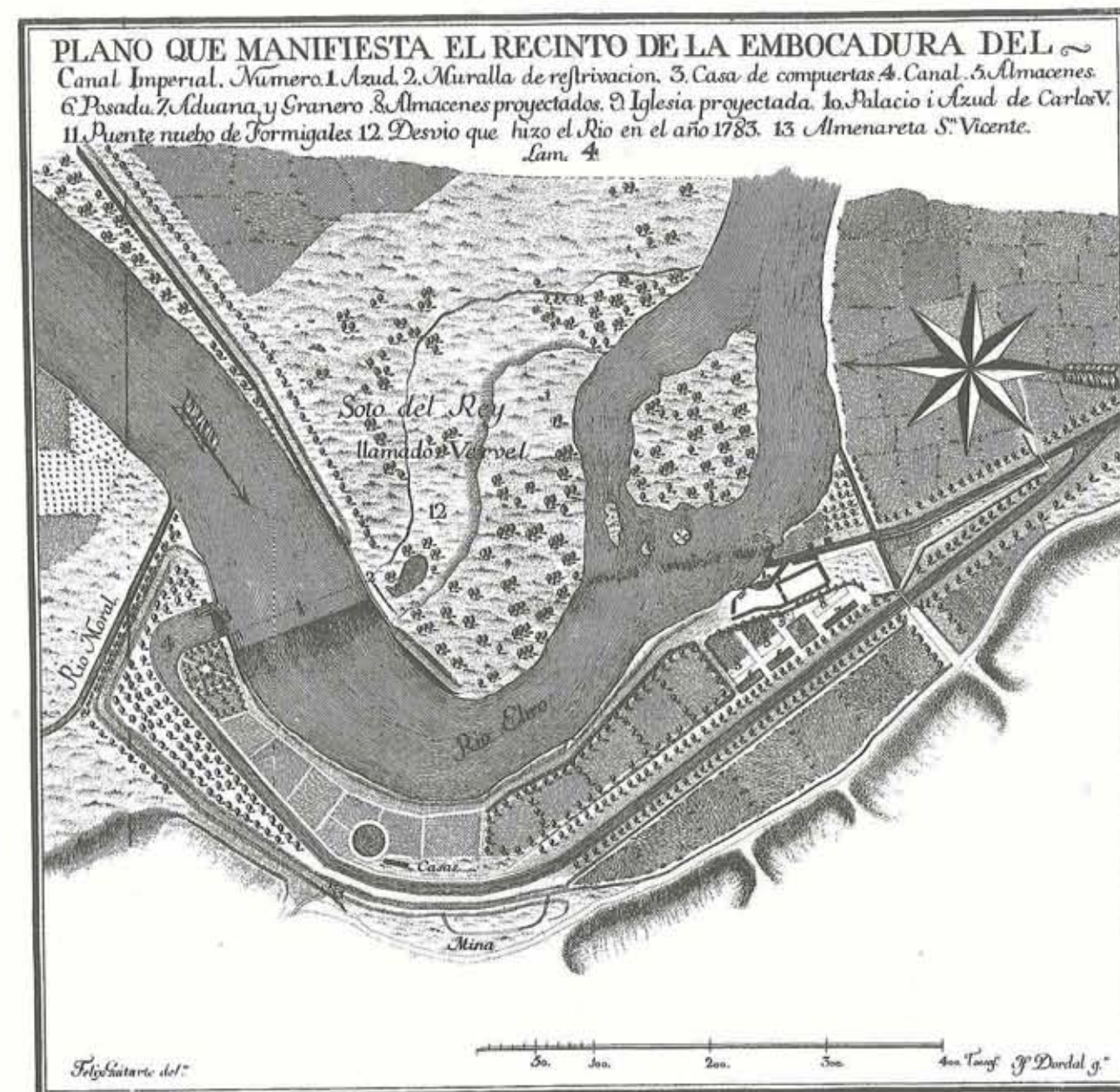




Derivación al Canal Imperial de las aguas del río Ebro. 1778. MOPU/OH.

que la Compañía ha de percibir y cobrar todos los derechos y frutos de todos los que regasen y tomasen agua de la Acequia». Sáenz Ruidruejo ha estudiado recientemente como el contrato suscrito por Badín muestra una evidente experiencia en la construcción hidráulica: tanto él como los ingenieros franceses a los que hizo venir (Joseph Roque, Diego y Juan Joseph Brieu o el geógrafo Esteban Bellocare) tuvieron que enfrentarse a grandes dificultades debido sobre todo a que la acequia estaba en uso tan sólo hasta el Jalón, encontrándose desde allí en parte cubierta de tierra y en parte ocupada para cultivar sin permiso de la Corona. Para ello, y como señala el Conde de Sástago en su trabajo, «... los que se decían ingenieros franceses... en el término de ocho años se obligaban a verificar, con algunas pocas variaciones, las obras del proyecto pensado por los ingenieros Lana y Rodolphi». La construcción del cauce nuevo comenzó poco antes del cruce del Jalón y se varió el trazado respecto a aquella en algunos puntos, disponiéndose que las dimensiones

de la acequia fueran en ocasiones menores que las existentes en la primitiva. La referencia al proyecto de Lana y Rodolphi es importante: en 1734 a Bernardo Lana se le había encargado nivelar la acequia y en 1745 elabora, junto con Sebastián Rodolphe (en lugar de Rodolphi, como señala Sástago) un proyecto en el que apuntan la posibilidad de continuar la antigua acequia, además de estudiar el estado en el que se encontraban tanto las cahizadas regadas como aquellas otras que se podían regar; retomando estas ideas Badín formula su propuesta y desde el primer momento aparecen dos problemas importantes (estudiados en parte por Rodolphe): cómo resolver el cruce con el Jalón y la definición del arranque de la obra en las proximidades de Tudela. Al no conocerse los planos del proyecto Badín, la historia del canal debe identificarse con la historia de la sociedad que explota el mismo. Son distintos los estudios que analizan la participación de capital holandés en la empresa y las vicisitudes y cambios



Plano que manifiesta el recinto de la embocadura del Canal Imperial. En el libro del Conde de Sástago «El Canal Imperial...»

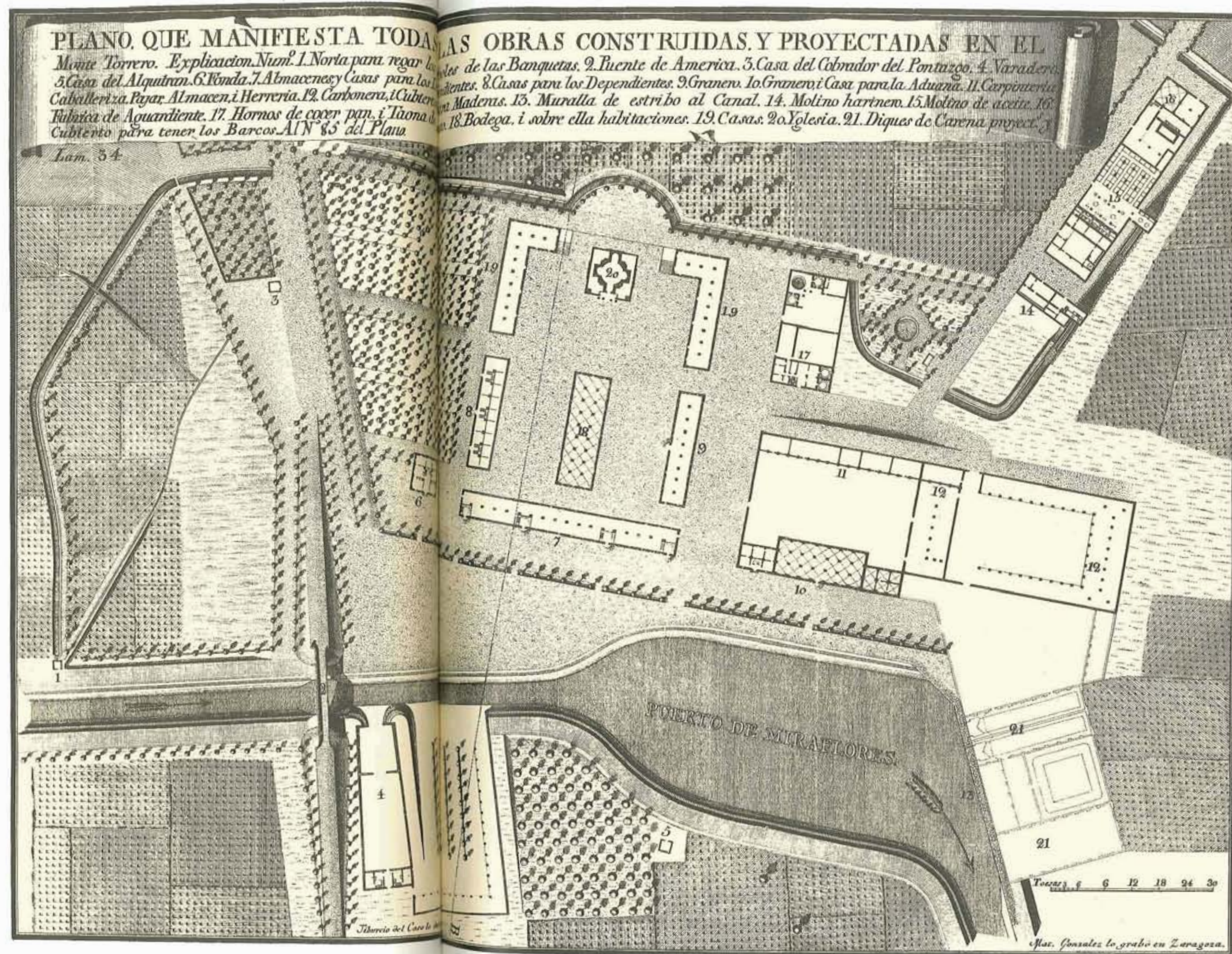
existentes en la administración de la misma. Sabemos que por la mala gestión de la compañía, Juan Cornelio Krayenhoff, ingeniero holandés, llegó a España con la misión, encomendada por los banqueros que habían dado empréstitos a la Compañía, de garantizar la veracidad de los planos y la cuantía de las rentas que prometía el proyecto, y

que al poco tiempo, tras constituirse la sociedad, gracias a su informe favorable, el mismo establecía un proyecto por el cual pretendía regar 160.000 cahizadas de tierra; además, el canal sería navegable hasta la Zaisa, en Sástago, y esas tierras se podrían regar en 16 días con el agua que se proyectaba entrara por las esclusas, ampliando la anchura del



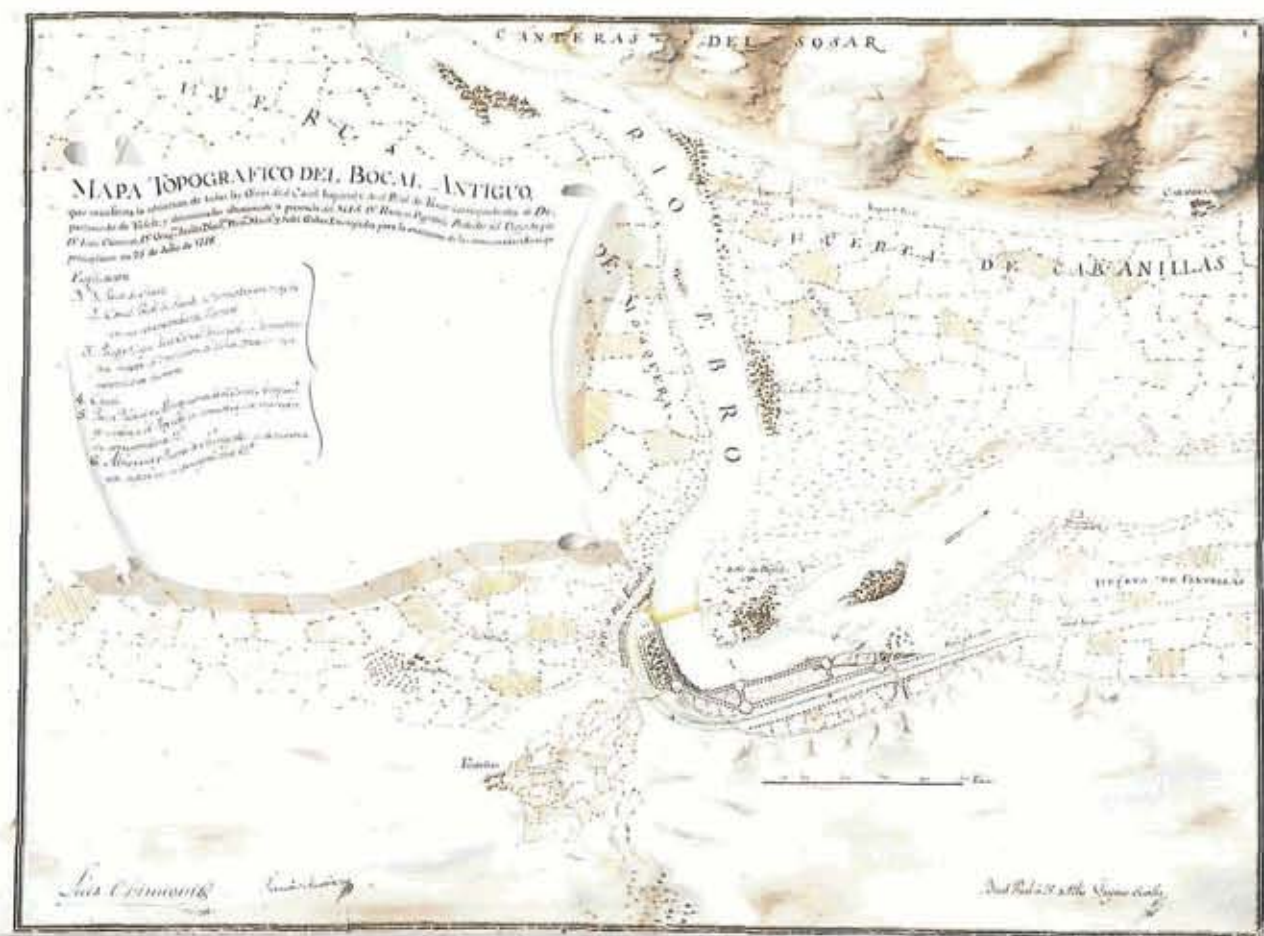
canal, para lo que situó el bocal más arriba de Tudela.

En el proyecto del holandés, Tudela se convertía en punto clave dentro de la economía del canal: como señalaba Sanz Laborda «... no ocultaba Krayenhoff, en su informe, las utilidades, prosperidad y porvenir que la población alcanzaría con el nuevo proyecto, pues se colocaba en situación de transportar con muy poco gasto sus productos y mercancías; de convertirse en buena plaza comercial con almacenes de artillería, balas, bombas...; de evitarse la manutención gravosa de su presa y acequias; de levantarse a cambio del que se había de derruir un nuevo molino junto al puente del Ebro; y de sanearse la parte sur del campo de Mosquera —lo llama el jardín de Tudela— librándolo de las continuas inundaciones producidas por el retroceso que a las aguas imprime la presa del Bocal». Tudela se opuso no tanto al plan como a la forma de llevarlo a cabo, al temer daños y pérdidas de campos de la ciudad además de quedar expuesta a las posibles inundaciones que pudieran producirse en los ríos Mediavilla y Queiles. Se pidió entonces, por Real Orden, informe y peritación a Fernando Ulloa y a Sánchez Bort, quienes, tras visitar y oír ambas partes, dieron razón a la villa, con lo que el Bocal quedaba situado aguas arriba de la ciudad; sin embargo, los problemas de gestión económica existentes en esos momentos en la empresa determinaron que el Conde de Aranda nombrase a un ilustrado, Ramón de Pignatelli, para que administrase el canal, quedando tanto Badín como los demás participantes de la Compañía como simples socios, sin control ninguno en la empresa. Entre 1772 y 1793, año de la muerte de Pignatelli, se realizaron la mayor parte de las obras del Canal Imperial; preocupado en estudiar la situación real, Pignatelli comprobó primero como las mediciones y



Plano que manifiesta todas las obras construidas y proyectadas en el Monte Torro. En el libro del Conde de Sástago «El Canal Imperial»





Mapa topográfico del bocal antiguo del Canal Imperial. 1778. MOPU/OH.

cálculos formulados por Krayenhoff sobre la superficie regable estaban abultados: en lugar de las 160.000 cahizadas prometidas apenas recibirían riegos 60.000; vio igualmente como la pretensión del holandés sobre donde buscar la embocadura del canal en Tudela era equivocada, «... pues en las inmediaciones del Bocal Antiguo de Carlos V se hallaba sobrada altura para que pudieran pasar las aguas con un acueducto sobre el Jalón». Pero lo más importante es que reunió en torno suyo un equipo de técnicos, (en estos años trabajan en el canal Gil Pin, Sánchez Bort, Joaquín Villanova y Luis Chimioni), que no sólo perfeccionan las propuestas de Krayenhoff, sino que hacen llegar el canal hasta Zaragoza. En 1780 la presa de Fontellas estaba construida en un tramo suficiente para hacer entrar el agua por el Canal Imperial; el acueducto sobre el Jalón estaba terminado y sólo faltaba abrir el nuevo tramo del canal, desde el río hasta la Huerva. En octubre de 1784 el Ebro pasaba por encima de la Huerva y el día 15 del mismo mes las primeras aguas del Canal Imperial entraban en Zaragoza; en 1786 se inauguraron el puerto de Casablanca y el de Miraflores, en Monte Torrero. Si tenemos presentes las opiniones de Bourgoing en 1793 sobre Zaragoza («... el mismo Ebro no es del todo inútil para las regiones que corre; pero no es navegable más que desde Zaragoza al mar, y eso únicamente durante cuatro o cinco meses al año») entenderemos que, y a pesar de las objeciones de Bourgoing, el tráfico entre Tudela y el Mediterráneo era finalmente posible.

A partir de 1788 Pignatelli había comenzado a preparar, a instancias de Floridablanca, un proyecto de ordenación de la navegación del canal en el cual no sólo regulaba el tráfico de mercancías sino que establecía aduanas en los puertos de Miraflores y El Bocal, organizándose además peajes en los puentes

de San Carlos y de América. En este sentido la importancia de los puertos mediterráneos de Alfaques y Tortosa fue grande, al mismo tiempo que el puerto de Vinaroz cobró una dimensión de la que carecía hasta el momento.

¿Bastan tres ejemplos de canales para reflejar lo que fue una de las más ambiciosas empresas de la España Ilustrada? Sin duda no: sería necesario estudiar en detalle que fue el Canal del Manzanares y cuál la gestión de Pedro Martilengo o la aportación del arquitecto Manuel Serrano; comprender cuál fue la propuesta para el Canal de Murcia y cómo y por qué se abandonó, ya iniciada, la empresa; entender la importancia del Canal de Urgel, el del Miño... Pero los tres ejemplos comentados (el Canal de la Mancha y Andalucía; el de Castilla y el Canal Imperial) sí pueden servirnos de referencia para esbozar tres temas de interés: el trazado del canal; la construcción en torno a él de nuevas poblaciones y, por último, la participación privada en la financiación del mismo.

El trazado de los Canales de La Mancha y Andalucía, Imperial y de Castilla se planteó desde problemáticas diferentes: el primero se entiende como un conjunto de canales, una red de agua, que debían dar solución al problema de la falta de agua al tiempo que unían dos puntos que quedaban en los extremos del mismo. Sin tener que enlazar otros puntos concretos (sólo Madrid-Aranjuez; Despeñaperros y el Guadalquivir), las presas, acequias o embalses se valoraban como reservas de agua para el invierno y no como elementos de riego; no se plantean puentes o puertos frente a poblaciones, ni existe tampoco una política de construcción de nuevas poblaciones en el entorno del canal: su única función es ser camino de agua que una el norte y sur de la península, abaratando de este modo el tráfico de mercancías.







El Canal de Castilla también era una vía de navegación. Complementario al proyecto de camino de Guadarrama y de Reinosa, tuvo que ajustar su trazado a la existencia de poblaciones concretas, Palencia, Valladolid, Medina y, sobre todo, Santander, frente a lo que hubiera debido ser su cauce natural: seguir el curso del Duero hasta Oporto. A lo largo del canal se proyectaron fábricas, presas y puentes, a menudo más desde el punto de vista una economía puntual que desde la visión del territorio y las nuevas poblaciones que se construyeron, más de diez, como comenta Helguera, en muchas ocasiones no tuvieron presente, en su trazado, las necesidades y el programa del canal. Modelo de arquitectura hidráulica, sus presas y esclusas son ejemplo de lo que Lemaury hubiese construido en el Canal de La Mancha y Andalucía.

El Canal Imperial partía de un supuesto diferente: aprovechar al máximo la antigua Acequia Imperial; con un curso definido y donde, (a pesar de existir distintos proyectos, apenas hubo grandes cambios) lo importante en este caso era establecer un sistema de puertos interiores (bien entendidos como aduanas, bien como puntos de carga) con importante actividad, lo cual suponía definir perfectamente el trazado y la función del mismo. Si las nuevas poblaciones del Canal de Castilla carecían de trazado significativo era porque se entendían más desde la idea de la repoblación que desde la de servir de puntos de apoyo al canal; en el Imperial sucede lo contrario: su trazado se ajusta a las necesidades del mismo y su tamaño y programa quedaban definidos desde la actividad comercial. La propuesta de Badín de hacerse cargo de las obras del Canal Imperial a cambio de importantes concesiones económicas no fue única, sobre todo tras conseguirse importantes empréstitos de banqueros holandeses. La construcción del Canal del

Manzanares debe entenderse desde la actividad empresarial de Pedro Martilengo, del mismo modo que sabemos que en el Canal Guadarrama, cita Ponz, Pedro de Echauz «en virtud de facultad real y mediante el derecho heredado en este territorio de las aguas del Lozoya y del Jarama... logró, a costa de considerables sumas, en 1775, hacer una presa y encaminar el agua por terreno escabroso el espacio de una legua hasta interrumpirlo en la vega, siguiendo en ella por medio de tres cauces principales. En 1778 se empezaron, en parte, a regar aquellos campos cercanos al río y situados en los términos de Uceda y Torremocha, y parece que el pensamiento es continuar estos riesgos por otros parajes de la vega».

La opinión de Bethencourt era radicalmente distinta: entendía que «aquí son indispensables los grandes canales para llegar a alcanzar el estado que tenía la Inglaterra cuando nació este espíritu de asociación, estableciendo aquella movilidad, sin la cual, es de todo punto imposible dar valor a las producciones de la agricultura, establecer fábricas ventajosamente, explotar minas no sólo de oro y plata, sino de hierro, de cobre, de plomo, de sal, carbón de piedra y otras, tanto o más útiles que darían toda la extensión posible a un trabajo útil y productivo, que tanto necesita nuestro atraso general. Ni hay capitales, ni pueden tener intereses los particulares en la ejecución de estas primeras empresas que deben preceder para que nazcan las que están a su alcance.

Este primer esfuerzo es de la gran asociación, de la que dispone de todos los recursos y medios, y los distribuye con la más justa imparcialidad, según conviene a las grandes medidas nacionales; sin espíritu de provincialismo, ni otro que impida el acierto que reclaman las necesidades públicas, procedentes en gran parte de esta pequeñez de

algunos hombres, que si materialmente no ven que tales obras alcanzan al lugar de su nacimiento, se desalientan y miran todo con indiferencia. Ejecutados los grandes canales, se presentarán un sin número de ramificaciones, desde diversos puntos de estos al interior donde se hallarán las fábricas, minas y otros que necesitarán de estos medios para su fomento; y siendo empresas moderadas, podrán y deberán ser objeto de especulaciones particulares o de compañías que teniendo ya las grandes comunicaciones abiertas... procederán con la confianza que inspira la convicción, y ejecutarán las cosas sin las pretensiones que repugnan a la razón y la justicia».

Pensar que los grandes canales y grandes carreteras han de ser hechos por compañías o asociaciones en España era pensar en lo imposible. Ponía como ejemplo la historia de los Canales de Aragón, de Manzanares o Murcia, señalando cómo las compañías formadas redujeron su actividad a especulaciones particulares de los principales agentes de ellas, con el capital destinado a las empresas y, tras referirse a las obras del Estado, los canales y diques construidos en Holanda o Francia, señalaba de que forma en estos países la actividad del privado se había limitado a algunas experiencias de escasa importancia.

Proyectos como el planteado entonces por los *Cuatro Grandes de España*, como comenta Palacio Atard, eran fantásticos no por el plan en sí, sino por los medios de financiación propuestos: el Marqués de Astorga y los Duques de Medinaceli, Infantado y Osuna, presentaron a Carlos IV el 23 de febrero de 1797 una propuesta consistente en terminar el Canal de Castilla, según el primitivo proyecto o

modificarlo tras nuevo reconocimiento; terminar los Canales de Aragón, Guadarrama y Aranjuez; hacer un canal nuevo de La Mancha, desde Aranjuez al Guadalquivir, desde La Mancha a Valencia, unidos estos ramales a otro que iría desde la Mancha a Ayamonte por Extremadura; hacer un canal desde el río Henares a Madrid, por Guadalajara, y si era posible se prolongaría hasta el Ebro y el Duero. Todo esto suponía una obra de trescientas leguas de canales, a ejecutar en veinticuatro años. En síntesis, muchas de las ideas habían sido ya formuladas por Lemaury, otras eran las que el Conde de Sástago intentó llevar a cabo y de algunas no tenía noticia. Hasta aquí, el proyecto encaja con la mentalidad de estos años, pero la sorpresa viene cuando señala que, para realizar el Plan debía crearse una compañía con 750 millones de reales de capital, cuyos fondos pensaban obtenerlos mediante el privilegio de una rifa que asegurase el 4 % a los jugadores. Por otra parte, durante los veinticuatro años de la concesión, quedarían a favor de la compañía todos los productos que proporcionasen el riego, la navegación y los aprovechamientos de los canales construidos.

Poco importa que se cite a Cabarrús o a Jovellanos, la realidad es que la España de la Razón comprendió cuál era la causa de sus males y puso, incluso, los remedios para combatirlos; pero, como diría Adorno al hablar de la filosofía y del uso que la infamia realizó de ella en los tiempos de Napoleón, en aquella España ilustrada el sueño de la Razón, el deseo de hacer al hombre dueño de la naturaleza, en la práctica chocó con los que anteponían intereses inmediatos a una visión del territorio.







La colonización interior

La propuesta de las nuevas poblaciones de Sierra Morena y Andalucía

A poco de llegar a España Carlos III, se inició una política de colonización cuyo fin primordial era reordenar los despoblados existentes en Sierra Morena, Sevilla y Extremadura y se ha señalado cómo esta actitud obedecía al deseo de custodiar el Camino Real de Andalucía, trazado en 1761, que comunicaba Madrid con Cádiz, y por el que transitaban viajeros y mercancías procedentes de Indias y Sevilla<sup>1</sup>. Frente a esta interpretación entiendo necesario plantear el estudio de la repoblación efectuada en la España de la segunda mitad del siglo XVIII desde la idea de ordenación del territorio, no pudiendo valorarse la fundación de nuevas poblaciones en Sierra Morena desde la óptica del Camino Real (los poblados de colonización entendidos como poblaciones-refugio frente a maleantes y bandidos) entre otros motivos porque la política de repoblación no sólo se realizó a lo largo de este camino, sino que hubo proyectos para colonizar otros despoblados, tanto en España como en los virreinos americanos y ejemplo de ello son las intervenciones en Guatemala, Costa de la Patagonia, Valparaíso, Texas, Canal del Dique, (en Colombia) o Valle de Sonora, que pueden ser referencias para comprender la dimensión del

programa. La política de colonización refleja la voluntad del pensamiento ilustrado por transformar el territorio con la intención de lograr un incremento de riqueza; responde pues a un programa económico que pretende modificar la naturaleza potenciando así la riqueza de la Nación, y esta actitud nada tenía en común con la desarrollada en siglos anteriores, basada en las leyes de Indias, consistente en fundar ciudades dentro de motivaciones estrictamente de orden militar, ya que asentar la ciudad en el territorio significaba entenderla como elemento de avanzada dentro de un plan de conquista. La colonización de las zonas despobladas se planteó cuando España experimentaba un notable crecimiento económico y su comercio, la actividad mercantil, se había desplazado hacia el litoral. Ligada la política de colonización a la construcción de una red de tráfico de mercancías, es en estos años cuando la falta de un transporte rápido imposibilita el desarrollo del comercio entre centro y periferia, concibiéndose (como he señalado al tratar de los canales) dos zonas bien diferenciadas desde la óptica económica: frente a un litoral rico y activo, el interior del país no sólo es pobre, (recordemos la visión que diera Ponz, en sus *Viajes*, de ciudades como Burgos, Avila o Toledo), sino que, y sobre todo, se encuentra despoblado. Ordenar la riqueza

1. La bibliografía más notable recientemente publicada sobre la colonización en Sierra Morena y Nueva Andalucía es la siguiente: J. Rafael Vázquez Lesmes: *La Ilustración y el proceso colonizador en la campaña cordobesa*, Córdoba, 1980; M. Isabel García Cano: *La colonización de Carlos III en Andalucía. Fuentes palmera, 1768-1835*, Córdoba, 1982. Otros clásicos sobre la colonización de Sierra Morena son los que publicara Constancio Bernaldo de Quirós: *«La colonización de Sierra Morena y los*

*despoblados andaluces entre Córdoba y Sevilla»*; y *«Lo que costó la colonización de Sierra Morena»*, aparecidos en 1929 y 1932 respectivamente y reeditados recientemente con el título *«Colonización y subversión en los siglos XVIII-XIX»*. Sevilla, 1986, págs. 37-116 y 117-149. Igualmente Julio Caro Baroja: *«Las nuevas poblaciones de Sierra Morena y Nueva Andalucía. Un experimento social en tiempos de Carlos III»*, en *Razas, pueblos y linajes*, Madrid, 1957, págs. 205-232 (corresponde al antiguo artículo publicado en

la revista *Clavileño*); Manuel Capel: *«La Carolina, capital de las nuevas poblaciones»*. Jaén, 1970.



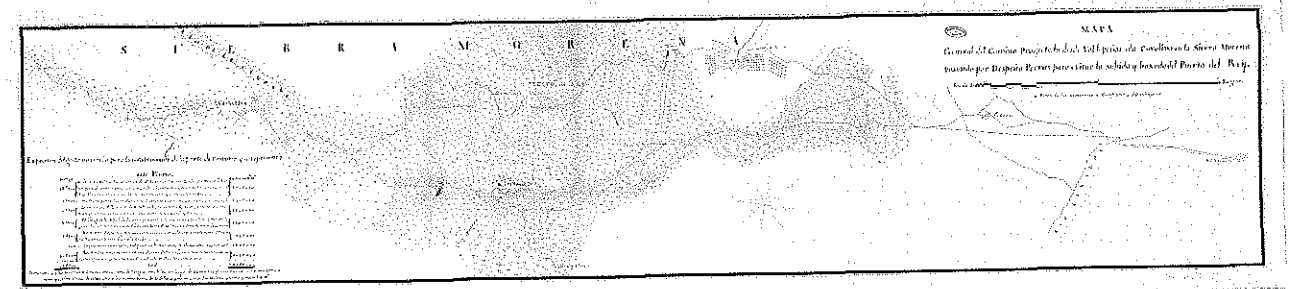
implica aumentar el número de mercados, con vistas a favorecer de esa manera una más rápida circulación de la moneda, y por ello el territorio se entenderá como elemento generador de riqueza, gestándose una política de colonización que dará como resultado la construcción de nuevas comunidades sujetas a funciones y necesidades bien definidas pero siempre, insisto, dentro de un proyecto global sobre el territorio.

Es necesario, por tanto, rechazar las ideas que identifican la colonización interior con los supuestos de la fisiocracia: como estudiaron Argemí y Lluch<sup>2</sup>, las doctrinas fisiocráticas apenas tuvieron relevancia en el pensamiento económico del '700 y entiendo debemos valorar, para mejor comprender el porqué de la política de repoblación, tanto el importante incremento que se produjo entre 1720 y 1797 en la población española como los problemas que derivaron de la escasez de trigo. Por una parte, Francisco Bustelo ha estudiado el cambio demográfico, señalando que el incremento de población en el período citado puede cifrarse, aproximadamente, en 3,3 millones de habitantes, experimentando, además, los años de la segunda mitad del siglo un salto de casi 2,2 millones; parece entonces evidente que, ante el aumento de población, era necesario un impulso en la producción agrícola, impulso que se intentó dar, pero que se mostró insuficiente a la hora de cubrir las necesidades de la población.

La subida de los precios de productos agrarios, las frecuentes importaciones de trigo y las sucesivas crisis de subsistencia, son hechos bien documentados que reflejan con claridad la insuficiencia en la producción de alimentos durante este tiempo: En torno a 1750 aparecen en España textos económicos (a menudo reflejados en la prensa escrita) en los que se comentan las

cuestiones de política agraria, se informa sobre la situación del campo en otros países, se dan a conocer noticias sobre ordenación de los riegos o se difunden técnicas sobre cómo mejorar el cultivo del lino, de la lana o del trigo, al tiempo que se ofrecen detalles, incluyendo planos y dibujos, sobre los nuevos tipos de arados o rejas que en aquellos momentos se fabricaban en Europa. De este modo los gobernantes españoles vieron, al igual que los políticos de otras naciones, la necesidad ineludible de transformar el orden económico para remediar la contradicción que se manifestaba entre la presión de un mayor desarrollo económico y las exigencias de un incremento demográfico.

Estudiando esta necesidad, hace algunos años Vicens Vives comentaba las consecuencias que tuvo la ley de 11 de julio de 1765 que permitía el comercio interior de cereales, y destacaba como fue una de las piezas fundamentales de la primera expansión económica castellana, al fomentar la tendencia alcista que, a su vez, acentuó la demanda de tierras para el cultivo. Al crecer la producción y aumentar el valor de los productos agrícolas, creció también la demanda de tierras y con ello hubo una exorbitante elevación en el precio de los arrendamientos «... No nos engañemos. La grandeza de las naciones ya no se basará, como en otro tiempo, en el esplendor de sus triunfos, en el espíritu marcial de sus hijos o en la extensión de sus límites y el crédito de su gloria, de su providencia o de su sabiduría. Estas dotes bastaron a levantar grandes imperios cuando los hombres estaban poseídos de otras ideas, de otras máximas, de otras virtudes y de otros vicios. Todo es ya diferente en el actual sistema de Europa. El comercio, la industria y la opulencia, que nace de entre ambos, son y probablemente serán por largo tiempo, los únicos apoyos de las preponderancias de un Estado, y es preciso volver a éstos los ojos de



Camino de Valdepeñas a La Carolina. 1777. A.G.S.

nuestras miras o condenarnos a una eterna y vergonzosa dependencia, mientras que nuestros vecinos libran su prosperidad sobre nuestro desahucio». La riqueza en el mundo moderno era sinónimo de poder y prestigio de la nación: tal fue el mensaje de Hobbes, Smith o Hume, que Campomanes asumió en esos momentos. Anes ha estudiado el cambio en la política agraria en estos años y diferentes análisis realizados sobre el hecho económico inciden en resaltar la repercusión que tuvo la nueva visión de la riqueza en el panorama español. Ordenar significaba no sólo desarrollar una política de transportes en el interior del país sino dar utilidad, al mismo tiempo, a las tierras en todas las zonas abandonadas: por ello la voluntad de repoblar debe valorarse de forma distinta al

fenómeno de la colonización entendido en términos de construcción de poblados cuya función fuera proteger los caminos.

Los ingenieros italianos y franceses que llegaron a España en estos años y se ocuparon del tema del espacio y del territorio, conocían los textos económicos en los que se hablaba de la organización y distribución de riqueza actuando incluso, he comentado anteriormente, como difusores y traductores de éstos. Reeder, en su trabajo sobre las traducciones al castellano de los estudios económicos en el siglo XVIII<sup>3</sup>, destaca como hubo versiones libres de los tratados de Condillac, Melon, Mirabeau, Forbonnais o Cantillon. Conocedor Campomanes de las ideas de estos últimos, sabía que habían contrastado y comparado los problemas

2. Ernest Lluch: «La fisiocracia a Espanya», en «Recerques», núm. 12, Barcelona, 1982, págs. 7-38. Ver igualmente del mismo autor, en colaboración también con Lluís Argemí:

«Agronomía y Fisiocracia en España (1750-1820)», Valencia, 1985.

3. John Ph. Reeder en su trabajo: «Bibliografía y traducciones, al castellano y catalán durante el siglo XVIII, de obras de pensamiento económico», en «Moneda y Crédito», septiembre 1973, págs. 57-71. Señala (pág. 62) cómo el traductor de los elementos de comercio de François Veron de Forbonnais fue Carlos Lemaury, ingeniero y Teniente Coronel, realizando la edición en 1765, año que corresponde precisamente a la estancia de Lemaury en Andalucía y que coincide también con los primeros intentos de la

colonización en Sierra Morena. Lo más destacable de la colección de artículos de «Elementos de Comercio», es que incluye también algunos de la Enciclopedia de Diderot y D'Alembert publicados en 1753, concretamente los de «Comercio, Cambio, Concurrencia...».



de distribución de riqueza entre España y Francia y, tras dichos estudios habían esbozado dos propuestas: por una parte fijaban la distancia óptima que debía existir entre dos poblaciones (diferenciando el caso que ambos fuesen lugar de mercado o, por el contrario, que tan sólo lo fuese uno) y, en segundo lugar, señalaban la necesidad de ordenar el territorio atendiendo a las distancias existentes entre las poblaciones, destacando la necesidad de fomentar así el espacio productivo cuando la distancia entre dos núcleos no fuese la que entendían correcta. La política de repoblación, de creación de nuevos circuitos económicos en zonas de despoblados (Sierra Morena, Andalucía o Extremadura) se entiende pues desde la voluntad de coordinar los esfuerzos tendentes a crear riqueza. Al reordenar la naturaleza, estos pensadores introdujeron, mediante proyectos de ingeniería o arquitectura, los cambios necesarios para que el país modificase su estructura económica. La arquitectura no se concibe ya desde referencias formales, donde ornato y decoración priman sobre cualquier otra, por lo que territorio y ciudad cobrarán un valor distinto, dando pie la ordenación, el programa de necesidades y el proyecto arquitectónico, a que se entendiese como el área donde un conjunto de aglomeraciones urbanas (más importantes por su función que por

sus dimensiones) se valorasen desde una idea de orden superior como es la de ciudad-territorio<sup>4</sup>. En este sentido, y frente a *Sinapia* (donde la ordenación cuantitativa se establecía, de menos a más, de casa de familia a barrio, villa, ciudad, metrópolis o Corte), en las nuevas zonas a repoblar las aldeas, feligresías o Consejos, Subintendencias o Intendencias reflejan una intención distinta puesto que un núcleo urbano cualquiera no se convierte en población de orden inmediato superior por el hecho de multiplicar su tamaño por dos, tres o cuatro, sino que su imagen responde a criterios cualitativos: cada población se concibe con una función precisa y por ello se traza desde un programa ajustado que no puede variar; así el territorio se convierte en elemento ordenador de la riqueza y el suelo, la voluntad de actuar sobre la naturaleza, intentando modificarla, es lo que define la opción ilustrada. Es de esta manera como entedemos la recomendación que realizara Campomanes a las Sociedades Económicas de Amigos del País, pidiéndoles investigaran la historia económica de cada provincia y determinarán el «... número de casas yermas que hay en cada pueblo y el tiempo y causas de su despoblación»<sup>5</sup>. Preocupados los ilustrados tanto por el problema de la despoblación como por el modo de relanzar la agricultura sabemos, gracias a los trabajos realizados

por los estudiosos de nuestra historia económica, que agronomía y experiencias agrarias fueron temas de especial interés<sup>6</sup>. Las explotaciones reales de Aranjuez llegaron a convertirse, por ejemplo, en auténticas fincas modelo y en ellas se realizaron todo tipo de experimentos agronómicos, utilizándose además nuevas herramientas de labranza y cultivando semillas traídas de diferentes países. Del mismo modo se propició (no sólo en Madrid, sino también en Cartagena, Zaragoza, Barcelona o Cádiz) la creación de jardines botánicos; y esta preocupación por aplicar nuevas técnicas fue lo que llevó a decidir el tipo de cultivo (lino, trigo o moreras), que debía establecerse en las zonas a repoblar. El fenómeno de la colonización no era, sin embargo, nuevo en la España de Carlos III: ya en los comienzos del siglo XVIII había existido un precedente al establecer el Cardenal Belluga, en torno a 1720 y en las inmediaciones de Orihuela, una intervención en el territorio que se conoce con el nombre de *Pías Fundaciones*<sup>7</sup>. Nuevos regadíos, la apertura de campos en roturación y su puesta en cultivo hicieron que, poco a poco, la población urbana abandonase las ciudades para instalarse en el campo; por ello el medio rural alicantino manifestó un crecimiento netamente superior al urbano, entendiéndose la recuperación demográfica como

un fenómeno esencialmente agrario. Surgió además un interés por la tierra que hizo que ésta se convirtiese en objetivo prioritario de las clases poderosas tanto por su alto valor económico como por el significado que tenía, en la mentalidad de la época, ser propietario y Señor, lo que proporcionaba prestigio social y poder político. Se produjo, pues, un proceso de privatización del derecho sobre la tierra y el agua para riegos, que llevó a una concentración de la propiedad en manos de la Iglesia, aspecto importante en la obra de Belluga puesto que con sus Fundaciones —con la creación de las poblaciones de Dolores, Remedios o San Felipe— la Iglesia adquiría el poder y prestigio que durante el conflicto entre Felipe V y el pretendiente Carlos de Austria, había perdido en la zona de Orihuela. La colonización de Belluga se caracterizó por plantear una intervención inicial de desagüe de tierras pantanosas, establecer una red de riego que asegurase el éxito de las cosechas y su posterior ordenación a través de núcleos de población estable. Una vez que los terrenos estuvieron preparados para el cultivo, el Cardenal decidió que, en lugar de construir casas dispersas a lo largo de los campos, su colonización debía llevarse a cabo mediante núcleos urbanos bien definidos, y tanto el menor costo de la urbanización y edificación de casas —en

4. E. Lluch: *Agronomía y Fisocracia en España*, op. cit., señala (pág. 74) la influencia de Galiani en Campomanes; poco más adelante (pág. 79) al apuntar sobre la liberación del comercio del trigo destaca como numerosos tratados sobre el tema se habían traducido ya, debiéndose incluso la traducción del texto de Galiani al propio Campomanes, quien tomará del italiano todo el pragmatismo que define su ideología. Silvia Bordoni publicó, hace algunos años, un estudio sobre la

colonización de nuevas poblaciones en la Campaña Romana: «*Un ipotesi di razionalizzazione tardo-illuminista: I "Villaggi agrari" della campagna Romana*», en «*Quaderni sur neoclasico*», núm. 3, Miscelánea, Roma, 1975, págs. 64-97, en el que comentaba el papel que Cacherano pudo jugar en aquel proyecto de parcelación y bonificación de casi 74.000 hectáreas que debían ser distribuidas a 1.300 familias de campesinos con un total de 9.500 habitantes divididos en 20 tribus o parroquias.

5. Gonzalo Anes: *Las crisis agrarias en la España moderna*, Madrid, 1970, págs. 168-171.  
6. Sobre el jardín botánico de Cartagena ver *Mercurio* (noviembre de 1787, págs. 267-269) donde se comenta el establecimiento y apertura del mismo. Igualmente existe una detallada relación sobre cómo se regía aquél, comparándolo con los de Cádiz y Barcelona en el Archivo Histórico Nacional (A.H.N.), Estado, leg. 3182, núm. 152. Sobre el botánico de Zaragoza,

concebido por Echeandía, ver el trabajo publicado por Fernando Gavas Villarroja en *Aragón*, núm. 247, 1958. Respecto al botánico de Barcelona ver el proyecto que remite Juan Martín Cermeño en junio de 1768 a Gregorio Munain y que se encuentra en el Archivo General de Simancas (M.P. y D., VII-28; G.M., leg. 2333). Por último, sobre el botánico de Cádiz consultar el expediente formado por la Real Cédula en la que se establece el reglamento para gobierno económico y método de enseñanza en el Real Colegio

de Cirugía de Cádiz, de quién dependía el botánico. 1790. A.H.N., Consejos, leg. 2024.  
7. Sobre las *Pías Fundaciones* del Cardenal Belluga ver Ramón Alonso Ruiz: *El Cardenal Belluga y su obra colonizadora en Murcia y Alicante*. Murcia, 1950; Joaquín Bagená: *El Cardenal Belluga: vida y obra*, Instituto de Estudios Históricos de la Universidad de Murcia. Murcia, 1935; David Bernabé Gil: *Tierra y sociedad en el bajo Segura. 1700-1750*. Alicante, 1982; Gregorio Canales Martínez y José Vera

Rebollo: *Colonización del Cardenal Belluga en las tierras donadas por Guardamar del Segura*, Anales Universidad de Alicante, núm. 3, 1985. Y sobre todos ellos la Tesis presentada por Francisco Javier López Ortega: *El proyecto de Urbanización y Colonización del Cardenal Belluga a comienzos del siglo XVIII*, E.T.S. Arquitectura de Madrid, 1988.



el caso de creación de núcleos agrupados, frente a la disposición de viviendas dispersas —como la creación de una red de caminos (y, sobre todo, la posibilidad de ejercer un mayor control fiscal sobre los campesinos) llevaron a la adopción de dicha solución. López Ortega ha estudiado, en su Tesis Doctoral<sup>8</sup>, la obra colonizadora de Belluga y las coincidencias exitentes entre las *Pías Fundaciones* y las misiones jesuíticas que se organizaron en Paraguay y, tras señalar que el ejemplo americano es, sobre todo, un asentamiento evangelizador basado en la actividad agrícola, donde la característica de ciudad teocrática queda plasmada sobre la trama por el predominio de los edificios religiosos, apunta la posibilidad de que Belluga (ligado a los jesuitas) tomase como ejemplo, en sus *Pías Fundaciones*, la referencia americana. La colonización emprendida por Belluga no fue excepcional: en torno a 1748, el Marqués de Elche y Duque de Arcos retomó la propuesta de Belluga organizando la población de San Francisco de Asís en los terrenos de la Balsa Languera, limítrofe con las *Pías Fundaciones*<sup>9</sup>. También en las Sierras de Requena y Barciles se llevó a cabo, en torno a 1740, un intento colonizador por parte, esta vez, de la Corona; pero la propuesta más importante planteada en estos años consistió en desecar los juncuales de Betanzos<sup>10</sup> y fue Carlos Lemaury, en torno a 1765,

quien estudió tal posibilidad, no realizándose debido a la oposición que la ciudad de Betanzos ejerció, argumentando que las tierras de la laguna no eran baldías, sino que incluían más de 4.000 ferrados de sembradura, además del aprovechamiento de sus juncos que resultaban un valioso recurso para muchos vecinos. En el mismo año se planteó también el proyecto para desecar ciertas zonas de la Albufera valenciana y organizar, en su lugar, arrozales: este proyecto se discutió durante mucho tiempo, y por las muchas referencias existentes en la Sociedad Valenciana de Amigos del País, sabemos de su fortuna y de su progreso<sup>11</sup>. Tenemos también noticias de algunas pretensiones para colonizar tierras abandonadas mediante la traída a España de labradores extranjeros. Este fue el proyecto que presentó el coronel Wettstein al Embajador de España en La Haya, Marqués del Puerto, y sabemos (por la correspondencia entre José Carpintero y el Marqués del Puerto)<sup>12</sup> que desde 1749 se estudió la posibilidad de asentar en los despoblados españoles 1.500 familias flamencas, disponiéndose su entrada en España por Bilbao y San Sebastián (desconozco porqué tal propuesta no se llevó a cabo, a pesar de coincidir con las ideas esbozadas por Bernardo Ward cuando comentaba, en su texto, la necesidad de repoblar el territorio español mediante la introducción de emigrantes

extranjeros). Sin embargo, la primera operación de envergadura que se concibió para repoblar la zona comprendida entre Despeñaperros y el norte de Córdoba es la que formulan, en esos años, los frailes jerónimos cordobeses cuando intentan, en torno a 1750, desarrollar en el término de Espiel un proyecto consistente en roturar extensas zonas de baldío, tierras no repartidas después de la Reconquista y que teóricamente seguían perteneciendo a la Corona, si bien en la práctica eran bienes de uso comunal, administrados de mala manera por los municipios. Juan Gómez Crespo ha estudiado la historia de esta colonización<sup>13</sup>: Espiel contaba, según el Catastro de Ensenada, con un término de 98.000 fanegas de tierra de las que 25.000 eran baldíos y realengos, 32.232 tierra inútil y 4.336 dehesa, lo que sumaba un total de 71.590 fanegas dedicadas a la ganadería, con un aprovechamiento nulo de la Sierra. En una zona aislada, distante de Córdoba, «... población más inmediata al este seis leguas, al igual que Posadas, Almodóvar del Río y Hornachuelos», la propuesta de los jerónimos consistía en allanar el monte, desbrozar la maleza y edificar casas, construir iglesias, ayuntamientos, cárceles, hornos y fuentes, así como todas las demás oficinas del gobierno precisas en la conservación de un pueblo. A cambio, solicitaban para el Monasterio un conjunto de

reivindicaciones económicas (tres o cuatro leguas de terreno de baldío; privilegio de villazgo con jurisdicción alta y baja; animar a la población con exenciones de contribuciones reales por 20 años; recompensa por los crecidos gastos de la nueva población de primicias y diezmos que perteneciesen a la Corona; escribanías públicas y de cabildo...) que no fueron aceptadas. En el Archivo Histórico Nacional se encuentra el expediente y plano de esta colonización<sup>14</sup>, —documentación que Juan Gómez no llegó a consultar—, gracias al cual sabemos de qué manera se pretendía organizar el territorio: tomando la llamada Granja del Catalán como centro de la nueva ordenación, el Convento de Valparaíso no logró el favor real al oponerse la villa de Espiel al proyecto y argumentar que dicha granja estaría situada en sus términos. La propuesta de Espiel tendrá, años más tarde, singular importancia cuando se plantee la colonización de Sierra Morena y de hecho, y sin duda siguiendo el ejemplo, sabemos que en 1776 se concedieron 5.000 fanegas de tierra a José Rafael Fernández, vecino de Córdoba, con el fin de fundar una nueva población con el nombre de El Carmen<sup>15</sup>. El proyecto de los jerónimos sobre la zona de Espiel recogía tanto la propuesta formulada por don Luis de Borbón, como la petición del Corregidor de Ubeda de 1765 para colonizar estas zonas; Cayetano

8. López Ortega estudia el trazado de las Pías Fundaciones, teniendo presente un hecho tan importante como es la relación que tuvo Belluga con los jesuitas: en este sentido toma la referencia del trabajo de Ramón Gutiérrez: *Estructura urbana de las misiones jesuíticas del Paraguay*, Buenos Aires, 1977, págs. 133 y Hernán Gusaniche: *La arquitectura en las misiones jesuíticas guaraníes*. Santa Fé, 1955, pág. 31.

9. Pedro Ruiz Torres: «Propiedad de la tierra y

*estructura de clases en el campo valenciano durante los siglos XVIII y XIX*», en «*Estudios de historia contemporánea del País Valencià*», núm. 1. Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Valencia. Valencia, 1979, pág. 94. Las diferencias existentes entre las normas dictadas por el Marqués de Elche y Duque de Arcos sobre la Fundación de San Francisco de Asís y las nuevas poblaciones de Belluga aparecen comentadas en el trabajo de Antonio Gil Olcina: *La propiedad señorial en tierras valencianas*.

Valencia, 1979, pág. 103.

10. Antonio Meijide Pardo: «*El Plan Lemaury sobre los juncuales de la ría de Betanzos, en el siglo XVIII*», en «*Estudios Geográficos*», tomo XXVII, núm. 102, febrero 1966, págs. 75-105.

11. Sobre el cultivo en la Albufera valenciana ver el proyecto de barracas que presentó José Pueyo en 1765 (A.G.S., M.P. y D., XIX-48, Secretaría Suprema de Hacienda, leg. 847). Hubo distintos proyectos para regar las tierras de la villa de Sueca

(ver las Ordenanzas publicadas en 1784 y que se encuentran en la Biblioteca Municipal de Valencia, Fondo Churruarín 1628/105). Igualmente interesa conocer la *Representación dirigida a Su Magestad y carta al Conde de Floridablanca sobre la necesidad de crear nuevas poblaciones en el Reino de Valencia...* 1792. El documento se encuentra en la Sociedad Valenciana de Amigos del País (C-22, II, Agricultura, núm. 4). El resto de la documentación es de fecha posterior, centrándose fundamentalmente en torno a

los primeros años del siglo. Interesa, sin embargo, tener presente el texto de Antonio José Cavanilles: *Observaciones sobre la Historia Natural, Geografía, Agricultura, Población y frutos del reino de Valencia*. Madrid, 1795-1797.

12. *Memorias, proyectos y correspondencia del Coronel Wettstein, José Borrás, José Carpintero y el Embajador de España en La Haya, Marqués del Puerto, sobre el establecimiento de colonias extranjeras en España*. 1748-1750. A.H.N.,

Gobernación (nuevas poblaciones), leg. 339, núm. 1.

13. Juan Gómez Crespo: «*Un proyecto de colonización de los fieles jerónimos cordobeses en Espiel*», en «*Boletín de la Real Academia de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes de Córdoba*», año XXXVII, 1968, núm. 88, págs. 237-250. Las referencias que hace al catastro de Ensenada se encuentran en pág. 237, núm. 2 y se hacen al documento que se encuentra en el Archivo Histórico Provincial de Córdoba.

14. *Autos bechos a instancias del Monasterio de Valparaíso sobre Facultad de hacer una Nueva Población junto a la granja del catalán, a lo que supone la villa de Espiel por estar situada dicha granja en sus términos*. 1766. A.H.N., Consejos, leg. 4056, núm. 2. Ver plano núm. 95 que abarca desde Córdoba a Espiel, con la confluencia del río Guadiato con el Guadalquivir.

15. Recientemente Juan Antonio Nevado Calero presentó en el I Congreso «*Las Nuevas poblaciones de Carlos III en Sierra Morena y Andalucía*», celebrado en Córdoba en 1985, una comunicación con el título «*Una población del siglo XVIII en la sierra de Córdoba: Villaviciosa*» (págs. 295-302).



Alcázar señaló, en su día, la idea de don Luis de Borbón de fundar una ciudad y 15 aldeas en Sierra Morena, solicitando 30 leguas cuadradas en las Navas de Tolosa, 20 en Linares, el Convento de la Peñuela de los Carmelitas Descalzos, Martín Malo y Arroyo Carbonero<sup>16</sup>. Pero el gran proyecto para colonizar esta zona aparece en 1766 cuando Thurriegel propone traer a España 6.000 colonos flamencos y alemanes, con la intención de colonizar Sierra Morena<sup>17</sup>.

El problema fundamental de la repoblación radicaba en encontrar, en el propio país, colonos dispuestos: lógicamente no serían los pobladores del litoral, zona más rica, tanto en el Cantábrico como en el Mediterráneo, quienes dejaran sus posesiones, y por ello surgieron todo tipo de propuestas. Ward, en su *Proyecto Económico*, había apuntado la conveniencia de hacer venir labradores extranjeros, católicos, que aceptasen avendarse en España «... comprando una hacienda que fuese prenda de felicidad, y así conquistar tierras que hasta el momento aparecían como despobladas». Su opción, dentro de una larga serie de alternativas que se formularon, era la más sensata si la comparamos, por ejemplo, con la que algunos plantearon —y cito a Colmeiro—, al señalar cómo, puesto que según su cálculo prudencial cada año morían en las Casas de Misericordia españolas 50.000 niños expósitos por mala asistencia (sabemos

que la proporción de niños recogidos fallecidos llegó a ser, en algunos casos, del 60, 70, 80, e incluso el 97,75 %), se hacía notar que salvando la vida de las dos terceras partes de dichos infelices, en treinta años se podrían repoblar amplias zonas del país; otros, también formulando ideas singulares, aconsejaron sujetar a todos los españoles a una limosna proporcional, de manera que con ese caudal pudiesen otorgarse premios que debían sortearse entre solteros y solteras, para animarlos a tomar estado; hubo también quienes recomendaron contener el celibato o quienes, yendo incluso más allá que los gobernantes y en el deseo por reparar la disminución de población, propusieron leyes que fijaran que ninguna persona, de cualquier estado, calidad o condición pudiera salir de estos reinos con su casa y familia sin licencia del Soberano so pena de perder sus bienes. La propuesta de Thurriegel de hacer venir colonos alemanes y flamencos coincidía con la esbozada en 1750 por Ward, y a partir de Mayo de 1767 la operación para introducir colonos en las posesiones españolas cobró visos de realidad, como lo demuestran las noticias que aparecen sobre las gestiones que emprendió Thurriegel para hacer llegar a España y América 6.000 colonos<sup>18</sup>.

En principio, la idea de hacer venir colonos era coherente con la política de repoblación discutida

años antes, pero retomaba también una idea esbozada en 1762 consistente en llevar a otros tantos colonos alemanes y flamencos a Texas, iniciándose la repoblación del territorio americano desde bases de conquista económica del territorio. Sobre la posible colonización de los virreinos americanos mediante emigrantes europeos nos llegan noticias<sup>19</sup> que, en ocasiones, resultan confusas; hasta ahora no existe un estudio en el que se analice tal posibilidad y la primera referencia que tenemos de la colonización americana con colonos alemanes es la que ofrece Polo de Alcocer cuando, en su *Memorial*, apunta cómo «... parece que según llegué a entender en mi juventud, las ideas de Su Magestad y su gobierno versaron en un principio sobre poblar la provincia de Texas, en la América Septentrional, pero que dictámenes más convenientes inclinaron su Real ánimo a mudar de parecer»<sup>20</sup>. Desde los comienzos del reinado de Carlos III quedó patente la voluntad real por enviar colonos tanto a Puerto Rico, como a Perú o a Texas, discutiéndose esta propuesta siempre de forma paralela a la posibilidad de hacerlos venir a España<sup>21</sup>. Importa destacar cómo lo que ahora se pretendía no era, como he comentado, organizar ciudades de fundación que asegurasen la defensa militar del territorio sino que la intención era crear riqueza y conquistar, en la medida de lo posible, el

territorio. Por ello sabemos que el Rey estudió el reparto de las «suertes» o parcelas de tierra en América, disponiendo que cada persona que se asentase en Indias recibiese 40.000 varas españolas de terreno cuadrado<sup>22</sup>. Defourneaux comenta que fue Olavide quien pensó, y así lo transmitió al Consejo de Castilla, que ya estaban salvadas las dificultades que representaba implantar en América 6.000 colonos, porque no podían establecerse éstos en Sierra Morena o en otros despoblados<sup>23</sup>. Sin embargo, en la documentación existente en el Archivo Histórico Militar figura un documento que ofrece una versión distinta a la formulada por el estudioso francés: cuando Olavide sustituye a Ramón de Larrube, por jubilación de éste, como Asistente de Sevilla e Intendente del Ejército, encuentra que el proyecto de traer los 6.000 colonos alemanes a Sierra Morena había sido aprobado ya por el Consejo, comentando sólo a la propuesta su opinión sobre la conveniencia de organizar las colonias en Sierra Morena, ya que aquí sería menos difícil su organización<sup>24</sup>.

Sierra Morena se convirtió entonces en el punto de destino de los colonos alemanes, y la idea de traer a España colonos de otros países se repetiría en 1768, cuando se planteó tanto facilitar la llegada a Sierra Morena de 140 familias griegas que vivían en Córcega, como cuando se consiguió que un alto

16. Guillermo Escena Medina: «El convento carmelita de la Peñuela, embrión de la Real Carolina», en *Las Nuevas Poblaciones de Carlos III en Sierra Morena y Andalucía*, Córdoba, 1985, págs. 49-72, comenta (pág. 57, núm. 27) estos antecedentes.

17. Existe una Cédula fechada en 1762 sobre la posibilidad de introducir 6.000 colonos flamencos y alemanes, en la que se señala como, en un principio, se pretendía llevar éstos a las islas occidentales pero «... vistas las dificultades que propone su

establecimiento, se piensa llevarlos a Sierra Morena». (A.H.N., Consejos, leg. 4.048, núm. 22). Thurriegel había iniciado un cambio de notas con el embajador español en Viena sobre el tema en 1767 (Arch. Estado Viena, A.B. 40/59 A, «Spanien», Varia, Faz. 71). Desde este momento se inician una serie de consultas sobre la posibilidad de introducir los colonos en América o en Sierra Morena y prueba de ello es el documento que existe en la Biblioteca Nacional (Mss. Sala de Miguel de Cervantes, Osuna, núm. 11.264) que finaliza con

la Real Cédula de 2 de abril de 1767 por la cual se aprueba el pliego «... que para introducción de 6.000 colonos alemanes y flamencos presentó el Teniente Coronel Juan Gaspar de Thurriegel». Fechado en 2 de abril de 1767. (A.H.N., Colección Reales Cédulas. 1484, núm. 10; 1519, núm. 37; Osuna, Cartas 427, tomo II. Comunicó a Thurriegel la concesión del Rey (Carta del 15 de abril de 1767, A.H.N., Osuna, Cartas, núm. 427, tomo II) y se establecieron, igualmente, las condiciones que debían cumplir los comisionados de

las Cajas de Almagro para la introducción de los 6.000 colonos alemanes. A.H.N., Consejos leg. 5.986, núm. 49.

18. *Consulta del Consejo a S.M. y su real resolución sobre contratación del coronel... Thurriegel para introducir 6.000 colonos alemanes en América o Sierra Morena*. 1767. (B.N., Mss., Sala Miguel de Cervantes, Osuna, núm. 11.264, 30).

19. Fr. I. Omaechevarría publicó en *Misionaria Hispánica* un importante trabajo con el título «De Texas abajo» (1956, t. XIII, núm. 39, págs. 541-559), donde señala cuál fue el trabajo evangelizador de los franciscanos en el territorio de Texas tanto a finales del siglo XVII como en la primera mitad del siglo XVIII. Igualmente Leticia Vidaurreta publicó «Evolución urbana de Texas durante el siglo XVIII», en *Revista de Indias*, 1973-1974, T. 131-138, págs. 605-636. A partir de estos artículos sabemos que

los proyectos para colonizar Texas habían sido anteriores: en 1730 José de Villaseñor presenta un «Mapa del plano y perfil de la población que se ha de hacer, la cual está reglada a las leyes reales indias», en San Antonio (Texas). El documento se encuentra en el Archivo General de la Nación de México (Provincias Internas, vol. 236, f. 300) y aparece en el Catálogo de Ilustraciones, tomo I, pág. 78, núm. 192. Comenta como la ciudad debía tener 16 cuadras de vecindario «... para familias fundadoras que las levanten

en cuadro y gocen de su recinto los descendientes». Sobre la población de San Marcial en el Valle de Sonora ver el plano de 1774 que se encuentra en el Archivo Nacional de la Nación de México, Provincias Internas, vol. 247, expte. 15, f. 16-533. La tarea de fundación de la población era alternativa a la colonización mediante presidios que estudió en su día Mario Hernández Sánchez Vargas (*Juan Bautista de Anza*, Madrid, 1963) si bien la política de presidios siguió manteniéndose durante un tiempo. Interesa ver a este

respecto los planos que presentó José Antonio de la Peña «Plan del Presidio de N.S. del Pilar de Agais, en la frontera de Texas», 1721. Archivo General de la Nación de México. Historia, vol. 302, expte. 6, f. 111 (Catálogo de ilustraciones tomo I, pág. 127, núm. 338) así como, y también del mismo autor, el «Presidio de Ntra. Sra. del Loreto en la Babia del Espíritu», siempre en Texas. Archivo General de la Nación de México. Historia, vol. 302, expte. 6, f. 116 (Cat. de ilustraciones, t. I, pág. 127, núm. 339). Del mismo autor:





Mapa geográfico del reino de Jaén. 1787 S.H.M.

número de italianos residentes en Túnez pasasen a la nueva población de San Pablo o Nueva Tabarca, para así organizar una ciudad contra los ataques del corsario argelino. Pero no debemos creer que por ello se abandonó la idea de poblar el territorio americano: tenemos noticias que, en los años siguientes, se fomentó esta política en los virreinos americanos bien mediante el envío de labradores gallegos a la costa de Patagonia (entre 1774 y 1793), a la costa chilena de Valparaíso (1798), a la Costa de los Mosquitos, en Guatemala, en torno a 1780 (debido a la destrucción de la ciudad tras el terremoto) o, en 1793, al Valle de Sonora<sup>25</sup>. Vázquez Lesmes ha hecho un estudio detallado de las gestiones que desarrolló Thurriegel para traer a España los 6.000 colonos flamencos y alemanes y, gracias al intercambio de notas que se produjo entre éste y el Embajador español en Viena<sup>26</sup>, sabemos que cuando el Consejo consultó la posibilidad de contratar a los colonos extranjeros, éste informó favorablemente y señaló la conveniencia de ubicarlos en las proximidades de Espiel, en Sierra Morena. Conocemos el punto de embarque y el viaje de los colonos: en un principio la propuesta consistía en introducirlos tanto por Cádiz como por Coruña, y a los datos proporcionados por Vázquez Lesmes<sup>27</sup> podemos añadir dos documentos hasta

ahora no mencionados como son un «Mapa del itinerario que pueden seguir los colonos que vienen de Alemania a Sierra Morena», así como un expediente con indicaciones de las rutas, etapas y distancias que debían recorrer los extranjeros desembarcados en Sanlúcar de Barrameda hasta Bailén. Gracias a las listas de colonos existentes en el Archivo Histórico Nacional —donde se detalla origen y circunstancias— sabemos donde fue destinado cada uno y podemos conocer en detalle no sólo la gestión de Thurriegel sino también la de Joseph Antonio Yauch en la contratación: de 6.000 colonos, 1.000 debían ser hombres y mujeres de una edad aproximada entre 40 y 55 años, de los cuales podía haber 200 personas en torno a 65 años, que serían abuelos y abuelas de familia; 3.000 personas debían ser hombres y mujeres de 16 a 40 años y 1.000 muchachos y muchachas de 7 a 16 años, así como niños menores de 7 años<sup>28</sup>. El problema fundamental de la repoblación no consistió tanto en traer a los colonos como en decidir dónde debían situarse, definir la infraestructura necesaria y, al mismo tiempo, organizar su instalación del modo más rápido posible, de forma que pudiesen subsistir con su trabajo lo antes posible, dejando de ser una carga económica para el Estado. Ofrecer no sólo tierras

«Plan del presidio de San Antonio de Abejar, en la provincia de Texas». 1722. Archivo General de la Nación de México. Historia, vol. 302, expte. 6, f. 119 (Catálogo de ilustraciones tomo I, pág. 128, núm. 340). Igualmente «Plano del presidio de Dolores, junto a la misión de Ntra. Sra. de la Concepción, en Texas, que exigió y delineó el Marqués de San Miguel de Aguayo». 1722. Archivo General de la Nación de México. Historia, vol. 302, expte. 6, f. 122 (Catálogo de ilustraciones tomo I, pág. 128, núm. 341). La cédula para introducción de los 6.000 colonos flamencos y

alemanes aparece fechada en 1762 en el A.H.N., Consejos leg. 4.048, núm. 22 y es citada por Caro Baroja: *Las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía, un experimento social en tiempos de Carlos III*, Madrid, 1957, pág. 213.

20. Bernaldo de Quirós estudió en la colonización de Sierra Morena como en un principio el Rey había tenido la intención de poblar la zona de Texas en América septentrional, si bien una serie de circunstancias modificaron su ánimo. Tomando el *Memorial* de

Polo del Alcocer, Quirós reproduce el párrafo en el que éste señalaba «... parece que, según llegué a entender en mi juventud, las ideas de su Magestad y su gobierno versaron en un principio sobre poblar la provincia de Texas en la América septentrional, pero que dictámenes más convenientes inclinaron su real ánimo a cambiar y mudar de parecer».

21. En las capitulaciones que se redactan con fecha de 19 de mayo de 1767 entre el Consejo y Thurriegel se destaca un dato importante como es la voluntad que

existe por parte del Rey de enviar estas familias tanto a Puerto Rico como a Perú y Texas, quedando una parte tan sólo en España. (A.H.N., Inquisición, leg. 5.986).

22. Sobre la colonización y reparto de suertes en América se señala cómo el Rey había mandado que a cada persona que se estableciera en Indias se le dieran 40.000 varas cuadrado, mientras aquellas otras que quedaran en España, se diera lo que fuera posible, de las cuales el Rey asignaría la propiedad, haciéndose también a cada

una de ellas las anticipaciones necesarias de ganado, utensilios que necesitaran para la construcción de casas, desmontes y arados de tierras. 19 de mayo de 1737. (A.H.N., Inquisición, leg. 5.986). Muñoz Pérez estudió «La idea de América en Campomanes», trabajo publicado en «Anuario de Estudios Americanos», 1953, tomo X, págs. 209-264. Igualmente Ricardo Kreps Wilckens había publicado otro estudio sobre «Pedro Rodríguez de Campomanes y la Política colonial española en el siglo XVIII», en el «Boletín de la Academia Chilena de la

Historia», 1955, tomo XXII, núm. 53, págs. 37-72, donde analizaba el pensamiento de Campomanes y la dotación de un nuevo sistema económico con respecto a las colonias.

23. García Cano comenta cómo existen dos interpretaciones en torno al informe que pudo redactar Olavide sobre la conveniencia o no de traer los colonos a España: por una parte Alcázar Molina piensa que informó favorablemente sobre la pretensión de repoblar América, mientras que Capel y Defourneaux opinan lo contrario. M. Capel («Las

ideas y la acción de Olavide», en «Boletín de la Real Academia de Córdoba», núm. 88, 1968, pág. 157) señala como éste manifestó su repulsa hacia los colonos extranjeros y mucho más a que éstos pasaran a repoblar Sierra Morena. Defourneaux, por el contrario, (*Pablo de Olavide ou l'afrancesado*, París, 1959, pág. 177) destaca cómo Olavide transmitió al Consejo de Castilla la posibilidad de hacer venir los colonos a Sierra Morena y a otros lugares despoblados de España.

24. El documento citado

existente en el Arch. Histórico Nacional (A.H.N., Inquisición, leg. 5.986) Fechado el 19 de mayo de 1767 es particularmente importante porque señala, en el mismo documento, tanto el informe positivo del Consejo sobre la recepción de los 6.000 colonos en Sierra Morena como la nota en la que se notifica la jubilación de Ramón Larrube, asistente de Sevilla y su sustitución por Olavide. Este documento me hace entonces dudar sobre si efectivamente Olavide pudo tener una opinión decisoria en la voluntad del Consejo o si, por el contrario, se



sino dotaciones, ayudas y equipamientos fue una de las primeras preocupaciones, y en este sentido en alguno de los memoriales sobre la colonización, se citan frases que, por sí mismas, reflejan cuál era el proyecto y su mentalidad: «Un rey es grande en la medida de los bienes que procura a sus vasallos»<sup>29</sup>, se comenta en uno de ellos, añadiéndose al poco «... no puede ignorar el Príncipe que los gastos supérfluos que hace engendran la pobreza y aniquilación del país»<sup>30</sup>. Pero ¿bajo qué supuestos se planteó la colonización de Sierra Morena?

Bernaldo de Quirós, comentando el informe que la Sociedad Central de Agricultura de París pidió, en 1831, al Embajador español<sup>31</sup> precisaba las siete preguntas básicas que formulaban los franceses para comprender el fenómeno: 1.º ¿Sobre qué base se hizo la fundación?; 2.º ¿Qué sistema se empleó en la construcción de las casas, cuáles fueron sus materiales y cuál fue su distribución interior?; 3.º ¿Qué cantidad de terreno se donó a cada colono, con lo demás que toca a su establecimiento?; 4.º ¿Cuál era la naturaleza del terreno y la clase de agricultura reconocida?; 5.º ¿Cuáles fueron los resultados provechosos que se consiguieron?; 6.º ¿Cuál fue el máximo de vecinos?, y por último, 7.º ¿Cuál era el estado en que se hallaba, en 1831, la colonización de Sierra Morena? Partiendo de este

interrogatorio podemos iniciar el estudio de la colonización de Sierra Morena, intentando explicar en primer lugar sobre qué bases se hizo la Fundación.

He señalado cuál fue la política económica que pretendía transformar el país: en este sentido, al analizar los canales que en esos años existen o se proponen en Francia e Italia, la prensa española del momento comenta «... el comercio hace en el Reino la función que la circulación de la sangre en nuestro cuerpo: la agricultura, cuando no hay comercio, se arruina; y quien quiera utilizar el agua de los ríos para regadíos a costa de las comunidades de los pueblos, obrará con suma imprudencia»<sup>32</sup>. Se entendía que si la organización de los canales debía plantearse al margen del posible aprovechamiento del agua en los regadíos, por lo mismo, la colonización debía realizarse desde la voluntad de establecer una conquista del territorio; comentando la importancia del proyecto concebido para Sierra Morena, se citan ejemplos de otras empresas similares que se llevan a cabo en Silesia, Ucrania o Lituania<sup>33</sup>, iniciándose un debate sobre los supuestos en que debía basarse la colonización. Campomanes fijó, en sus escritos, reglas claras; establecía que allí donde se construyese un nuevo puente debía necesariamente fijarse una población; apuntaba,

igualmente, lo idóneo de situar la población al margen del camino; cada vecino, comentaba, sería conveniente que fuese labrador y pagara al Estado la décima parte de lo obtenido, tanto fuese dueño como arrendatario; se debían conservar los árboles y evitar que éstos fueran dañados por el ganado; durante seis años las nuevas poblaciones podrían estar exentas de tributos y el Intendente, bajo las órdenes del Consejo, tendría a su cargo la organización y dirección del nuevo establecimiento de vecinos; alguno podría ser nombrado subdelegado, atendiendo a las cuestiones específicas de su población; los terrenos capaces de riego y aquellos otros montañosos se favorecerían para instalar en ellos las nuevas poblaciones, prefiriéndose como pobladores de éstas a los naturales del distrito; y si fuese necesario, se les concedería incluso un préstamo para que se asentasen en estas nuevas poblaciones. Evidentemente, las reflexiones que formula Campomanes, y que al cabo de pocos años aplicará también en su intento de repoblar las zonas próximas a Ciudad Rodrigo, en Extremadura<sup>34</sup>, son distintas de las que aparecen en el Fuero de las Nuevas Poblaciones, a pesar de las opiniones esbozadas por algunos estudiosos que ven en Campomanes al autor de la reglamentación de los

fueros.

Campomanes, preocupado por los problemas del campo andaluz, había pedido un informe detallado a los Intendentes de las provincias sobre la riqueza de las mismas; ello, como ha estudiado Laura Rodríguez Díaz<sup>35</sup>, llevaba implícita la voluntad de lograr un aprovechamiento absoluto de todas las tierras que hasta entonces permanecían estériles, lo que forzosamente requería la presencia del elemento humano; y cuando el 5 de julio de 1767 se publica la «*Real Cédula que contiene la instrucción Fuero de Población que se debe observar en las que se formen de nuevo en Sierra Morena por naturales y extranjeros católicos*», el aspecto organizativo de la colonización queda fijado, recibiendo el Superintendente amplios poderes para vigilar el cumplimiento de la norma y decidir, en caso de ser necesario, interpretarla. Se establece que sea el Superintendente quien determine y elija donde ubicar las nuevas poblaciones; se especifica el tamaño de la parcela que debe recibir cada colono (50 fanegas de tierras de labor), además de fijar dos terrenos para plantíos de árboles y viñas; establece la necesidad de abrir pastos comunales; entregar a cada colono 20 vacas, 5 ovejas, 5 cabras, 5 gallinas, un gallo, una cerda de parir...; regula los aperos de labranza y desmonte que debían alcanzar, fijando al

encontró con que la política ya estaba definida.

25. Sobre las misiones jesuíticas existe una importante bibliografía, de cualquier forma hay algunos planos que no han sido estudiados en profundidad, en los cuales se señala la política de las misiones jesuíticas en el territorio, concretamente conviene consultar: «*Mapa de la Gobernación del Paraguay y la de Buenos Aires, con la línea divisoria de las tierras de España y Portugal*», 1752 (A.G.S., M.P. y D. VI-32, Estado, leg. 7.381-31, núm. 27). Igualmente los planos

dibujados por Johannes Petrosch «*Descripción de las provincias del Chaco y confines, según las relaciones de la Compañía de Jesús que se han hecho en este siglo*», (A.G.S., M.P. y D. VI-31, Gracia y Justicia, leg. 690-156; y, del mismo autor, A.G.S., M.P. y D. IV-34, Estado, leg. 7.412-4). Sobre Guatelama ver: «*Real Orden al presidente de Guatemala aprobando las providencias tomadas para el establecimiento de familias gallegas en la costa de la provincia*», 1789. (Academia de la Historia. Catálogo Mata Linares, tomo IV, núm. 8.685, pág. 215), Jorge Luján Muñoz

publicó en «*Documentos de Arquitectura Nacional y Americana*», núm. 11, 1981, págs. 52-56, un artículo sobre «*Guatemala, el proceso urbano*», en el que estudiaba el proyecto de Sabatini y las posteriores respuestas de Luis Díez Navarro. Desconocía, sin embargo, el «*Informe sobre el mejor lugar para edificar la Nueva Guatemala*», que se encuentra en la Biblioteca del Servicio Histórico Militar, fechado en 1774, y a partir del cual se pueden entender los planos de Luis Díez Navarro y Marcos Ibáñez de 1776 y 1778 respectivamente y que se encuentran en el

Archivo General de Indias (ref. Guatemala, 220 y 234). Don Ramón Amieba, Librería México, posee un importante plano sobre una de las nuevas poblaciones que se concibieron en el Valle de los Mosquitos. Así mismo consultar el «*Oficio del Marqués de Sonora al presidente de Guatemala ordenado que se formen cuatro poblaciones españolas en Río Tinto, Cabo de Gracias, Blewitielt y embocadura del río de San Juan*», 1787. (Academia de la Historia. Cat. Mata Linares, tomo IV, núm. 8.355.) En el traslado de la ciudad de

Guatemala y sus consecuencias para la población ver el estudio de Inge Langeberc «*Urbanización y cambio social, traslado de la ciudad de Guatemala y sus consecuencias socio-urbanas*», en «*Anuario de Estudios Americanos*», 1939, tomo XXXVI, págs. 351-374. Igualmente ver el trabajo de Jorge Luján Muñoz y Mari Carmen Zilbermann Morales, «*Sanctiago de Guatemala en vísperas de los terremotos de 1773*», editado en «*Anuario de Estudios Americanos*», 1975, tomo XXXII, págs. 541-571.

Sobre las nuevas poblaciones en la frontera de Buenos Aires ver la Cédula de edificación de pueblos dictada en febrero de 1774 que existe en la Academia de la Historia (Catálogo Mata Linares, tomo III, núm. 7117); así mismo la carta de José Ortiz al comandante de la frontera de Buenos Aires sobre la posibilidad de destinar 30 familias coruñesas a poblaciones fronterizas. 1780. (Academia de la Historia. Cat. Mata Linares, tomo XIX, núm. 824).

26. Archivo de Estado. Viena. AB 40/59A «Spanien», varia,

faz. 71. Sobre la llegada de los colonos por Cádiz o La Coruña ver A.H.N., Consejos, leg. 5.986, núm. 49 (1 de mayo de 1768).

27. A.H.N., Consejos, leg. 4.057, núm. 2. En el mismo expediente de Espiel figura ya la referencia al escrito de Thurriegel sobre la posibilidad de instalar los colonos en Sierra Morena. La fecha es de 1766. J. Rafael Vázquez Lesmes: «*El transporte de los colonos y el pleito de la casa Tuibal con Thurriegel*», en «*Las Nuevas Poblaciones de Carlos III en Sierra Morena y Andalucía*»,

Actas del Congreso. Córdoba, 1985, págs. 91-113, comenta este dato. El «*Mapa del itinerario que pueden seguir los colonos que vienen de Alemania a Sierra Morena*» fechado en mayo de 1768 se encuentra en A.G.S. (M.P. y D. XVI-71, Secretaría Suprema de Hacienda, leg. 496, f. 334-335). A su vez en el A.H.N. (Inquisición, leg. 3.602, núm. 2) donde se ofrece la lista de los colonos que llegaron, con expresión de su patria, edad, estado, religión... así como el lugar donde fueron enviados en la colonización; aparece un documento fechado en Sevilla



tiempo la indivisibilidad de las *suertes* adjudicadas y advirtiendo que las poblaciones no deberían ser muy numerosas, existiendo tanto núcleos urbanos como casas diseminadas cerca de los terrenos que evitaran pérdidas de tiempo en los traslados<sup>36</sup>. El Fuero definía la ordenación del territorio: la instrucción XIII establecía en cuarto o medio cuarto de legua la distancia entre cada pueblo, según las condiciones del terreno; la XIV apuntaba como cada 3, 4 ó 5 poblaciones debían constituir una Feligresía o Consejo; la XV precisaba que en los lugares del centro del Consejo se había de construir una iglesia, Casa-Consejo o cárcel; la XVI apuntaba la necesidad de que todas aquellas personas que no trabajasen el campo, los artesanos, debían instalarse en estos puntos; la instrucción XVII fijaba dónde ubicar los molinos; la XXI determinaba cómo cada Concejo tendría una dehesa boyal para el ganado de labor y la XXV señalaba los lugares favorables para la construcción de nuevas poblaciones, precisando que debían ser los terrenos yermos existentes en los términos de Espiel, Hornachuelos, Fuenteovejuna, Alamis, el Santuario de la Cabeza, la Peñuela, la Aldeahuela y Dehesa de Martín Malo. Por último, la XXII establecía de qué modo las poblaciones se situarían sobre los caminos reales o próximos a ellos y la XLVII precisaba la necesidad de organizar

un mercado semanal en la feligresía, para que los labradores de las distintas aldeas pudiesen vender sus productos.

He comentado, anteriormente, los intentos que hubo, tanto por parte de don Luis de Borbón como por los Jerónimos del Convento de Valparaíso, de ordenar la zona de Espiel: actuaciones puntuales, frente a las que aparece una política de ordenación del territorio y, en este sentido, interesa comprender tanto por qué se optó, en 1766, por afrontar un tema latente desde hacía años, como por qué fue en las inmediaciones de Espiel donde se desarrolló la primera colonización. Anes, en su trabajo sobre *«Subsistencia y agitación campesina en la España de la Ilustración»*<sup>37</sup> analiza los disturbios originados en 1766 por la falta de trigo y alimentos en general: tras estudiar las malas cosechas de 1765 y 1766, detalla las consecuencias que tuvieron medidas económicas como la supresión de la tasa del grano o el libre comercio de cereales. La Real Cédula publicada en julio de dicho año fue cumplida porque era favorable a los intereses de los acumuladores de productos agrícolas, de granos adquiridos en concepto de diezmos o de renta de tierra cobrada en grano; sin embargo, estas mismas medidas provocaron indudable malestar entre los campesinos, y el

descontento apareció en los años sesenta no sólo en el campo sino también en las grandes poblaciones. En diciembre de 1765, poco antes del motín de Esquilache, el Intendente Corregidor de la Mancha acude al Consejo de Castilla, quejándose de que la necesidad de grano y trigo para el preciso sustento del pan no se limita sólo a algunos pueblos de la Mancha, sino que es general en las provincias de Cuenca, Toledo, la Mancha y Ciudad Real, lo que pone en evidencia la escasez existente; a partir de este momento es necesario plantear no sólo la necesidad de llevar a cabo la operación sino dónde se desarrollará ésta.

En un importante trabajo que, hace pocos años, publicó don Miguel Artola sobre la rentabilidad de los latifundios<sup>38</sup>, se ofrecían datos importantes sobre el área de Espiel: utilizando el Catastro de Ensenada, estudiaba dónde se encontraban los grandes latifundios y en qué zonas tenían una producción superior a los 100.000 reales. Su límite

se establecía en torno al Guadalquivir, ubicándose por encima de él la zona de Castelar, Baeza o Villafranca. Parece claro pensar que la operación de Campomanes y Olavide, tomando como punto de partida el Catastro de Ensenada, consistió en aprovechar un terreno de gran calidad como era el situado en las proximidades de Espiel, para llevar a cabo el primer intento de ordenación del territorio a gran escala.

Es obvio que la colonización de Sierra Morena y Nueva Andalucía va más allá de la mera conquista del campo desde supuestos agronómicos. Con ello se pretende solucionar un problema de orden político mediante la ordenación de la naturaleza, y la frase pronunciada por Turgot *«Newton describió el país descubierto por Descartes»* se hace ahora realidad puesto que se intenta, que el «... perpetuo oscilar de las riquezas entre las distintas áreas» conduzca a un territorio donde «... equilibrio y armonía son siempre fruto de la libertad».

el 9 de septiembre de 1767 en el que bajo la indicación: *«Ruta, etapas y distancias que deberán recorrer los colonos desembarcados en Sanlúcar en su camino hacia Bailén»*, especifica las etapas, jornadas, leguas, descanso... Existe al mismo tiempo una Real Instrucción *«que deben observar los Comisionados de las casa de Almagro, Almería, Málaga y Sanlúcar para la instrucción de los 6.000 colonos católicos, alemanes y flamencos, que deben poblar Sierra Morena»*, dictada el 5 de julio de 1767. A.H.N. (Colección Cédulas Reales, núm. 151) donde se

establecen normas sobre el asentamiento y edades de los futuros colonos.

28. A.H.N., Inquisición, leg. 5.986. Señala como a pesar de la propuesta de Thurriegel el desembarco —según señalaba Olavide— debía realizarse en Sanlúcar pasando por allí, en el río Guadalquivir, para hacer menos costosa la conducción. Sobre los colonos que debían llegar se especifica claramente en la resolución del Consejo de 1 de mayo de 1768 (A.H.N., Consejos, leg. 5.986, núm. 49) la composición de los mismos. Bernaldo de

Quirós comenta como Joseph Antonio Yauch, Mayor General del Cantón de Uri, en Suiza, obtuvo también la concesión para introducir 238 colonos suizos, al tiempo que Thurriegel, cobrando a razón 326 reales por colono.

29. Juan Graef: *«Discurso sobre el modo de regar los campos y de mejorar las tierras»*, 5 de mayo de 1756. *Discursos Mercuriales*, tomo III, núm. XV, págs. 653-680.

30. Ibid.

31. C. Bernaldo de Quirós: *Colonización y subversión en la Andalucía del siglo XVIII y XIX*, op. cit., pág. 75.

32. Juan Graef, op. cit.

33. Justo Tadeo de Rincón: *Planes para el desarrollo agrícola de Castilla*. A.H.N., Estado, leg. 2.923, núm. 479.

34. Las reglas que establece Campomanes en el *«Fuero de Población en la nueva villa de Encinas del Príncipe, en el Real Consejo de la Mota, tierra de Plasencia y provincia de Extremadura»*, promulgadas en 1778,

consisten en lo siguiente: donde se construya un nuevo puente habrá de fijarse también una nueva población; la población tiene que situarse al margen del camino; cada vecino debe ser labrador y pagar la décima parte de lo obtenido, ya sea dueño o arrendado; se deben conservar los árboles y evitar que sean dañados por el ganado; durante 6 años, las nuevas poblaciones quedarán exentas de tributos; el Intendente, bajo las órdenes del Consejo, deberá cuidar del nuevo establecimiento de vecinos; algún vecino puede estar en calidad de

Subdelegado, trabajando sin sueldo, pero atendiendo con distinciones y premios; la población ha de promoverse preferentemente en la frontera con Portugal; los terrenos, capaces de riego y los montañosos, deberán ser favorecidos para instalar las nuevas poblaciones prefiriéndose en ellas los naturales de cada distrito. (A.H.N., Col. Reales Cédulas, núm. 489 y 522).

35. Laura Rodríguez: *Reforma e Ilustración en la España del XVIII: Pedro R. Campomanes*. Madrid, 1975, págs. 108-109 y 114-115.

36. El Fuero del 7 de julio de 1767 establecía las prerrogativas del Superintendente. Publicado este fuero recientemente en varios estudios (edición de Bernaldo de Quirós, Capel, Vázquez Lesmes...) interesa estudiar detenidamente las instrucciones del mismo. Olavide, en carta que dirige al Consejo el 19 de Mayo de 1767, detalla igualmente el número de herramientas que debía recibir cada uno de los colonos así como el número de animales que debían serle entregados. Ver A.H.N., Inquisición, leg. 5.986.

37. Gonzalo Anes: *«Crisis de subsistencias y agitación campesina en la España de la Ilustración»*, en *La Cuestión agraria en la España contemporánea*, Universidad de Pau. VI Coloquio del Seminario de Estudios de los siglos XIX y XX. Madrid, 1976, pág. 23.

38. Miguel Artola: *«La evolución del latifundio desde el siglo XVIII»*, en *«Agricultura y Sociedad»*, núm. 7, abril-junio, 1978, págs. 185-198.



La colonización de Sierra Morena y Nueva Andalucía

A través de la «*Memoria histórica de las nuevas poblaciones de Sierra Morena y Andalucía*»<sup>39</sup> que redacta, a comienzos del siglo XIX, el que fuera Intendente General, Pedro Polo de Alcocer, sabemos que las nuevas poblaciones construidas en Sierra Morena y Nueva Andalucía fueron las siguientes: «Carolina, levantada en el sitio que desde antiguo llamaban la Peñuela, ocupando un pequeño Convento de Carmelitas Descalzos, por el cual y por los plantíos que los religiosos tenían en cultivo se pagó y se paga a éstos (que viven en Cazorla) la pensión de 3.960 reales anuales. Esta capital tiene por aldeas: Vistalegre al Noroeste y a una legua de ella, casi despoblada por falta de terreno conveniente para vivir los colonos, Fernandina y la Isabela una legua al Sur, Navas de Tolosa sobre el Camino Real, a la parte de levante, a un cuarto de legua, la de las ocho Casas, al costado Sur de las Navas, y su campo sembrado de casas dispersas. »Carboneros, punto de población al poniente de La Carolina sobre la carretera general, distante de ella media legua con las aldeas siguientes: Escolástica, allí inmediata; la Mesa, al Sur, de bellísima situación a media legua, y Acebuchar a tres cuartos por el Sudeste. Además, la mitad de la Aldea de los Llanos

sobre la misma carretera al partir de la línea divisoria de los términos de Carboneros y Guarromán, sumamente maltratada y casi despoblada por los embates de la Guerra de la Independencia. »Guarromán, distante dos leguas de esta Capital al oeste sobre el camino Real, cuyo término linda con Bailén. Tiene estas aldeas: la de los Ríos sobre el mismo camino, cerca de Guarromán; la del Altico, al Norte; la de los Cuellos hacia el mismo, y la Martín-Malo al Sudeste y a una legua de su matriz. Ultimamente se ha agregado a Guarromán por economía de gastos la Población pequeña del Rumbrar, situada más abajo de Bailén una corta legua y tres de Guarromán. Sus colonos padecen mucho de tercianas por los miasmas pútridos que arrojan las aguas cortadas de su río en el verano. »Arquillos el nuevo, inmediato al viejo, que no existe, al Suroeste de La Carolina tres leguas de distancia largas y penosas, con una aldea llamada el Porrosillo. »Santa Elena, dos leguas al este de esta Capital sobre el arrecife que forma la garganta de Despeñaperros. Las Aldeas que de ella dependen son: la del Portazgo, la de Correderas y Venta Nueva sobre la carretera general; la de Miranda y Magaño al Noroeste dentro de la Sierra, con diversos caseríos, y entre ellos el de la Alisea perteneciente al Marqués de la Rambla, donde nacen las aguas

minerales que hacen bellos efectos en las enfermedades de estómago. »La población de Almuradiel, vulgo el Visillo, fundada, ya en la Mancha al otro lado de la Sierra dos leguas al Norte y a seis de La Carolina. Pasa el nuevo arrecife por su centro. Comprende la Venta de Melocotones inmediata a la de Cárdenas, a dos leguas de aquella Población, y en su mediación se hicieron dos grupos de casas que casi se arruinaron en la guerra de la Independencia. »Aldeaquemada, situada en el centro de la Sierra a seis leguas de esta Capital al Este. Se le hicieron en un principio dos Aldeas llamadas Buenos Aires y Santa Cruz que luego se arruinaron por la mala construcción de los Albañiles destagistas. Allí es donde se ve la famosa cascada llamada de la Cimbarra, digna en extremo de verse. »Más arriba de Aldeaquemada cuatro leguas y a distancia de La Carolina, diez, se halla Montizón con dos Aldeas nombradas Venta de Santos y Aldea-Hermosa, fundación hecha sobre el camino de Barranco ondo por donde se comunican con la parte alta de la Provincia de Jaén, los Valencianos, Murcianos y Manchegos altos». A su vez, las poblaciones de Nueva Andalucía eran: «Su capital es La Carlota y tiene por Aldeas San Sebastián de los Ballesteros a dos leguas Sur con el mejor suelo de toda aquella Colonia, pero fuera del Camino Real. La Aldea de Quintana al Este distante una legua sobre el arrecife, al que acompañan hasta La Carlota diversos y hermosos Caseríos; la pequeña Carlota media legua al Norte de su principal; Garabato al Oeste a media legua. La Fuencubierta una legua hacia el Poniente, y Pinedas a un cuarto de legua en la misma dirección todas fuera del arrecife, pero de él poco distantes. »La población de Fuente-Palmera a cuatro leguas Suroeste de La Carlota con estas Aldeas: Herrería,

Peñalosa, Villar, Ventinilla, Ochavillo, Villalón, Silillos y Fuente-Carreteros. Están todas situadas fuera del arrecife, y el terreno que poseen es de los más malos e infelices de toda la Colonia.

«La población de Luisiana siete leguas al Oeste de La Carlota, y tres de Ecija de cuyo término se tomaron las 108 cuadras de tierra para fundarla. Comprende las aldeas de Campillos a media legua de su matriz; Motillos y Cañadarosal todas tres al Noroeste y la última a dos leguas de distancia fuera del Camino Real».

A los cincuenta años de su fundación, las nuevas poblaciones eran las que Polo de Alcocer relata: sin embargo, el estudio de la cartografía histórica demuestra la diferencia existente entre los proyectos concebidos en los primeros años y la realidad de Sierra Morena en la década de 1790; comparar, por ejemplo, el plano que dibuja Simón Desnaux para Fuentepalmera con el que, en torno a 1794, trazó José Ampurias prueba como en un principio la colonización se planteó desde un modelo teórico, aplicándose en ocasiones a los trazados urbanos soluciones formales que luego la vida cotidiana alteró, ajustando el diseño a las necesidades diarias. No pretendo tanto detallar las transformaciones que aparecen en estas poblaciones como comprender desde que supuestos se concibió, en su inicio, la operación, analizando cómo llegó a formalizarse la imagen del territorio en el que se ubicarían las poblaciones: ello lleva a definir el procedimiento por el cual se fijaron las áreas cultivables y cómo se determinaron los lugares donde debían asentarse las poblaciones, así como estudiar su tamaño y trazado, del mismo modo que supone reflexionar sobre las tipologías de vivienda existentes. Una historia de la evolución de las nuevas poblaciones a lo largo de cincuenta años supondría entrar en aspectos ajenos a este planteamiento y debería tener en cuenta no

39. El Memorial de Pedro Polo de Alcocer ha sido reeditado por el «Seminario de Estudios Carolinenses». Reproducida la nota igualmente por Bernaldo de Quirós, edición de 1986, págs. 73-76, conviene consultar igualmente la «Comisión del Consejo de Castilla sobre lo que se debe observar en las nuevas poblaciones de Sierra Morena». 7 de julio de 1767, Academia de la Historia, Cat. Mata Linares. tomo III, núm. 6.734. Igualmente la «Provisión extendiendo el repartimiento de las tierras de

propios y concegiles a todo el reino, y el modo de nombrar los apeaderos y repartidores». 1767. A.H.N., Consejos, 5.099. Sobre las repercusiones de Sierra Morena en la prensa de aquellos momentos ver el Mercurio de 1767, págs. 240-293.



sólo los cambios producidos en la estructura urbana de las poblaciones sino también los que se produjeron en las *suertes*, viendo como se trastocaron y transformaron las parcelas; cuál fue la fortuna y éxito de las nuevas poblaciones y qué significó, en la repoblación, la llegada de los colonos españoles.

Bernaldo de Quirós, al comentar la Pragmática del 10 de julio de 1761, referente a la construcción de la carretera general de Andalucía, entre El Viso del Marqués y hasta mucho más allá de Cabada, señalaba<sup>40</sup> la existencia, en las últimas ondulaciones de Sierra Morena, de una primera zona desierta, de casi 50 km. en línea recta; más adelante, entre Ecija y Córdoba, aparecía un segundo desierto llamado *La Parrilla* «... por adhocación de una venta riquísima». Por último, y entre Ecija y Carmona, señalaba la presencia de otro despoblado que llamaba *La Moncloa*. El plan de colonización de Sierra Morena proponía intervenir en estas tres zonas abandonadas y por ello la instrucción XXV del Fuero conceptuaba este espacio como óptimo para la repoblación especificando cómo debía realizarse en los términos de Espiel, Alanis, el Santuario de la Cabeza, la Peñuela, la Aldeahuela, y Dehesa de Martín Malo, tal como se cumplió; a partir de este proyecto la colonización se inició en la zona de la Sierra y a lo largo del antiguo camino de Castilla a Andalucía, por los puertos del Rey y Muladar, así como por la nueva carretera de Despeñaperros.

Pablo de Olavide, al ser nombrado Superintendente de las nuevas poblaciones, recibió también el encargo de detallar dónde ubicar éstas<sup>41</sup>; su misión no sólo era ejercer de Administrador o Intendente, sino que, además, se le encomendaba resolver un tema tan concreto y específico como determinar en base a qué criterios tenía que llevarse a cabo la colonización: entiendo que en torno a este aspecto

cabe una posible reflexión sobre la formación teórica de Olavide, y particularmente pongo en duda su preparación para sentar las bases de un proyecto tan complejo y conceptual como el repoblar Sierra Morena y Nueva Andalucía, puesto que refleja todo el *saber* sobre el territorio, ciudad y vivienda que se esbozó a lo largo de una época. Por ello considero necesario aclarar si Olavide tenía, o no, una formación de esta naturaleza y valorar si fue capaz de dar alternativas coherentes al tema planteado. Comentemos entonces, en primer lugar, cuál fue la misión de Olavide como Intendente de las nuevas poblaciones y abordemos después el tema de la definición del proyecto general.

Estudiada su figura por Defourneaux, sabemos que había nacido en Lima en 1725, y ejerció de Oidor en la Audiencia de aquella capital. En 1755 había contraído matrimonio con una viuda, dueña de fortuna, y esta boda le facilitó amplias relaciones sociales y medios económicos que introdujeron cambios en su vida. Nombrado Caballero de Santiago, entre 1757 y 1764 vivió, en prolongadas estancias, en Francia, y sabemos también que viajó por las ciudades italianas, lo que sin duda le permitió ponerse en contacto con aquel mundo del *saber* que Venturi describiera en su trabajo sobre los Ilustrados italianos en la segunda mitad del siglo XVIII. Su primer contacto con los problemas que plantea la colonización de Sierra Morena aparecen cuando, al poco de haber sido nombrado Intendente, recibe del Consejo de Castilla un informe sobre el que debe dar opinión: aceptada la idea de colonizar las zonas despobladas del reino ¿se debía dar prioridad a la repoblación americana o, por el contrario, era preciso situar a estos emigrantes en los despoblados españoles?, ¿qué hacer con el proyecto para llevar a América 6.000 colonos alemanes y flamencos? ¿se asume la

40. La Pragmática de 10 de julio de 1761 establecía la construcción de la carretera general de Andalucía. Existe una interesante descripción de caminos y pueblos de

Andalucía de mediados de siglo en la Biblioteca Nacional, Mss., Sala Miguel de Cervantes, núm. 19.540. Conviene consultar: *Planos de los caminos que hay desde la*

*ciudad de Sevilla a la de Ecija*. S.G.E., G-7-2-394.

41. Bernaldo de Quirós, op. cit., pág. 39, comenta la instrucción 25 de la Real Cédula de 5 de julio de 1767.



Plano topográfico de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena. S.H.M.



propuesta, conduciéndolos a las minas de Perú y a la repoblación de Texas y Puerto Rico o, por el contrario, se les destina a España para repoblar y colonizar Sierra Morena? A la duda del Consejo, Olavide responde destacando dos aspectos; en primer lugar sería deseable, señala, que tan sólo un tercio de los colonos que se mandan a América fuesen extranjeros y los dos tercios restantes naturales; en segundo lugar confirma las ideas del Consejo de Castilla sobre la inconveniencia de llevar los colonos a Perú, Puerto Rico o Texas, haciendo hincapié en lo positivo de hacer venir éstos a Andalucía, desarrollando así Sierra Morena. Parece evidente que el Consejo de Castilla tenía claro cuál era el objetivo de cualquier inmigración, fuese conduciéndolos hacia las minas de Perú o asentándolos en Sierra Morena: su función era incrementar la riqueza, sin entrar a valorar si era el campo quien debía ser motor de la agricultura o si, por el contrario, interesaba desarrollar una economía basada en el oro. Al margen de que Olavide conociese directamente la situación de Perú, en su consejo sobre la conveniencia de repoblar Sierra Morena influyó sin duda el temor que, de ir los colonos a América, pudiera retrasarse el proyecto formulado por Campomanes y del que, como Deforneaux señala, era partícipe; además, en caso de venir los colonos a España, continuaría la labor de asistencia social iniciada en Madrid, cuando como Director del Hospicio de mendigos y vagabundos de San Fernando había intentado plasmar las nuevas ideas sobre el espacio hospitalario, enfrentándose a los que —como Sabatini— todavía pugnaban por valorar el Hospital en términos de contenedor de miserias. Conocedor de las iniciativas que se definen en estos años sobre cómo gestar una comunidad de desheredados, quizá por ello, al recibir nombramiento de Asistente de

Sevilla, el Conde de Aranda le define como *salvador de la región* y no oculta la dura tarea que le iba a suponer llevar a cabo el espíritu reformador frente a la mentalidad anterior. Existe entonces, en la colonización de Sierra Morena, un doble planteamiento: el político, que pretendía aprovechar la llegada de los colonos para definir lo que, en opinión de Domínguez Ortiz, debemos entender como la base de una posible utopía y el proyecto específico sobre el territorio. El primero no sólo suponía una ocupación agraria en terrenos despoblados, sino que prescindía de lo que se reputaba como clases inútiles: nobles con mayorazgos y vinculaciones; clero regular, dueño de extensas propiedades amortizadas; cargos municipales vinculados a determinadas familias...; en su lugar se propugnaba la organización de escuelas primarias de asistencia obligatoria; cargos municipales temporales, de elección directa; viviendas diseminadas por el campo y todo un conjunto de explotaciones agrícolas y ganaderas que reflejaban abierta oposición al concepto mantenido por la Mesta. A diferencia de aquellos casos en que grandes parcelas de terreno estaban en manos de un solo labrador en régimen de cultivo extensivo (con grave obstáculo para una esmerada explotación) se procuró que en las nuevas poblaciones se organizase una sociedad campesina mediante una propiedad familiar de una superficie media. Por ello surgió una importante discusión sobre el tamaño óptimo del lote que recibiera cada familia, y por ello se dieron indicaciones sobre la conveniencia de establecer, en cada *suerte*, la cría de ganado de manera que no hubiera ganaderos que no fueran agricultores ni tampoco labradores que no fuesen ganaderos. El proyecto político, formulado sin duda por Campomanes y Olavide, conoce el debate formulado

en estos años sobre agricultura y economía, y parece claro que las ideas esbozadas por Duhamel du Monceau en el *Nuevo método de cultivo de la tierra*, traducido al castellano en 1751, tienen ahora aplicación práctica<sup>42</sup> haciéndose notar en el Fuero cómo el ideal de la empresa colonizadora era que se estableciesen en esas tierras «habitantes útiles e industriosos», destinados a la labranza, crianza de ganado y artes mecánicas, actividades que debían ser «...el Nervio de la fuerza del Estado». De acuerdo con este objetivo, uno de los trabajos de Olavide fue evitar que la Iglesia trastocase la imagen del territorio, por ello no sólo quedó prohibido se estableciesen estudios de gramática o Facultades mayores (así como comunidades religiosas de uno u otro sexo) sino también un sistema didáctico basado en el latín y en la filosofía escolástica, haciendo obligatoria la asistencia a la escuela de primera enseñanza, y la cita a Cabarrús, cuando comenta la necesidad de entender las escuelas como *Templo patriótico* parece obligadas confiándose al ordinario diocesano respectivo la asistencia religiosa de los nuevos pobladores que, obligatoriamente, debían profesar la fe católica. Propuesta de cambio social, ello no significa, como he reiterado anteriormente, que se tome el modelo de *Sinapia*: para su autor la ley natural era el soporte sobre el cual se argumentaba y establecía el

orden de la sociedad, tomándolo como sustrato, la imagen propuesta era la de una sociedad justa, donde la división del territorio en cuadrados se identifica con la perfección del hombre tal cual nace en la naturaleza, y la idea de individuo libre de convenciones de orden social define un entorno donde ahora su libertad y su independencia le pertenecen. Entender, pues, que la naturaleza era *constante e invariable* implicaba que las ciudades no debían presentar diferencias entre sí puesto que, basada la sociedad en la verdad, si bien pudiera ocurrir que el hombre abandonase la verdad, aun así ésta, la Verdad, no sucumbirá, todas debían ser iguales, y por ello «... quien ha visto una, ha visto todas», diferenciándose ciudades, Metrópolis o Corte sólo en el número de barrios, en la mejoría de los materiales y en la dignidad de los edificios públicos. Frente a esta idea, el proyecto político de la colonización establece una reflexión diferente y entiende que sólo desde el conocimiento del territorio, y ello gracias a la cartografía, se puede estudiar la realidad y definir, por tanto, el programa de necesidades: la organización de las poblaciones no se valorará, como sucedía en la utopía antes comentada, desde los supuestos de la ley natural, sino desde la pretensión de potenciar la riqueza, y por ello la definición de funciones administrativas establece el programa de equipamientos, de acuerdo

42. Angel García Sanz: «Agronomía y experiencias agronómicas en España, durante la segunda mitad del siglo xviii», en «Moneda y Crédito», diciembre de 1974, págs. 29-54. Cita la que, a su juicio, fue la obra que más influencia ejerció a la hora de poner en práctica los planteamientos de la «nueva agricultura»: *El Tratado del Cultivo de las Tierras*, de Henri Louis Duhamel du Monceau, y da, al mismo tiempo, una relación de los textos de aquél traducidos al castellano, estableciendo además un estudio sobre las

repercusiones que tuvo esta literatura agronómica en los autores españoles de la segunda mitad del siglo. Ver en particular, págs. 37-78. Sobre la idea de Campomanes en torno a la colonización interesa consultar los dos trabajos ya comentados en la nota 22: Muñoz Pérez estudió *La idea de América en Campomanes*, trabajo publicado *Anuncio de Estudios Americanos*, 1953, tomo X, págs. 209-264. Igualmente Ricardo Kreps Wilckens había publicado otro estudio sobre *Pedro Rodríguez de Campomanes y*

*la Política colonial española en el siglo xviii*, en el *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, 1955, tomo XXII, núm. 53, págs. 37-72, donde analizaba el pensamiento de Campomanes y la dotación de un nuevo sistema económico con respecto a las colonias.



a una relación cualitativa. Reflejo de las ideas esbozadas por Mirabeau, Condillac o Cantillon, su influencia se advierte, como estudió en su día el profesor Fabián Estapé al tratar sobre Jovellanos como traductor de Cantillon, en el medio cultural sevillano del cual formó parte Olavide «... para Somoza, el discurso sobre el estudio de la economía civil de Cantillon es una traducción, probablemente extractada de alguna obra que Jovellanos leyó durante su estancia en Sevilla, mientras desempeñaba el cargo de Alcalde del Crimen y es miembro activo de la tertulia de don Pablo de Olavide, intendente y repoblador de Sierra Morena». Partiendo de Cantillon, y de sus ideas sobre la necesidad de fomentar la repoblación (su texto se dividía en epígrafes tales como «De las ciudades capitales» o «Cómo el trabajo del labrador vale menos que el de un artesano»<sup>43</sup>, existe un evidente paralelismo sobre su propuesta y el modelo teórico desarrollado en Sierra Morena. Cantillon entendía el mercado, en una población, como elemento generador que plantea el origen de la ciudad y, en este sentido, para él la importancia y relevancia de una ciudad venía dada por el número de propietarios de tierras que residían en ella; el problema radicaba entonces tanto en decidir dónde situar la aglomeración como en definir la distancia idónea entre lugar de labor y mercado. La doctrina

liberal entendía que una cierta igualdad espacial y una moderada dispersión eran beneficiosas, por lo que aconsejaba organizar un circuito o, lo que es lo mismo, dispersar las capitales de provincia lejos de la Capital corte. Las ideas anteriores aparecen en el «Fuero de las Nuevas Poblaciones», donde se definen las pautas a seguir al elegir el lugar, determinando dónde establecer los núcleos; se apunta cómo, en terrenos yermos, debían colonizarse preferentemente los despoblados próximos a los caminos reales, por las ventajas que esta situación supondría en el comercio de frutos... A partir de este punto aparece la técnica del ingeniero, el Saber sobre el territorio: la primera actuación, como comentaba Bernaldo de Quirós, se precisó en la parte baja de Sierra Morena; sabemos que Olavide recorrió esta zona en agosto de 1767<sup>44</sup>, inspeccionando el lugar y estudiando los posibles emplazamientos de las primeras poblaciones, y como resultado de este viaje estableció tres parajes como puntos de partida de la colonización; quizá por ello Dánvila y Collado comentaba cómo, antes incluso de la promulgación del Fuero, se habían fijado ya los puntos donde se situarían las primeras actuaciones<sup>45</sup>. El tema de la repoblación interior en zonas abandonadas se había convertido, en estos años, en referencia obligada de numerosos trabajos que

discutían los métodos a seguir para aumentar la población del país: algunos, como Cuadrado Fernández<sup>46</sup>, planteaban, en el tercer libro de sus *Causas de la decadencia en España*, la posibilidad de repoblar el país en base a la siguiente idea «... si a un pobre de cada pueblo o villa de España, se le ofreciesen tierras para cultivar, semillas, 10 años libres de impuestos y aperos necesarios para la labranza —condiciones ofrecidas a los extranjeros— se podrían poblar fácilmente todos los tres desiertos. Se podrían fundar 106 Consejos de a 3 pueblos, que son 320 a 50 vecinos útiles cada uno; todos los que quisieran podrían entonces presentarse ante las justicias respectivas y demostrar su calidad de pobre de solemnidad»<sup>47</sup>. Cuadrado comentaba la conveniencia de repoblar los núcleos abandonados, fundamentalmente en la Mancha, frente a la política de creación de nuevos núcleos urbanos, argumentando el menor costo de su puesta en funcionamiento frente a los gastos que supondría hacer venir 6.000 colonos alemanes: no todos entendieron la ideología del proyecto de colonización e identificaron, como sucede con Cuadrado Fernández, la posible repoblación de pueblos abandonados con la política que se llevaba a cabo entre Córdoba y Despeñaperros sin comprender que si los núcleos de La Mancha habían sido abandonados, ello obedecía a que el esquema

de economía natural agraria había fracasado al no estar organizados dentro de un proyecto de economía agraria de tipo industrial, tal y como ahora se pretendía; por el contrario, si las productivas tierras de Sierra Morena aparecían abandonadas se debía tan sólo a la irregular actuación del Ayuntamiento de Espiel quien sistemáticamente había impedido la ocupación de estas tierras por los futuros colonos. En este sentido, y desde 1767, Olavide demuestra en su correspondencia, por ejemplo, con Miguel Múzquiz<sup>48</sup>, como su intención era llevar adelante una propuesta global sobre una amplia zona, por lo que su primera preocupación fue pedir un estudio del terreno para conocer, gracias a las mediciones correspondientes, el número de lotes o parcelas y, a partir de este dato, proceder a un equitativo reparto de las tierras. Es en este punto cuando surge la duda sobre quién fue el responsable, el autor, que fijó las pautas de la política sobre el territorio y dio las indicaciones técnicas precisas que, posteriormente, permitieron redactar el «Fuero de Nuevas Poblaciones». Algunos han identificado a Campomanes como el autor del texto y para otros fue Olavide quien redactó la norma; a riesgo de equivocarme, entiendo que ni uno ni otro contaban con un *Saber* técnico, con experiencia que les permitiese definir, por ejemplo,

43. Richard Cantillon: *Ensayo sobre la naturaleza del comercio en general*. México, 1978. En la primera parte de la obra describe la organización de los pueblos, burgos, ciudades y ciudades-capitales, estableciendo, a renglón seguido como «el trabajo de un labrador vale menos que el de un artesano, los artesanos ganan unos más, otros menos, según los distintos casos o circunstancias, o el número de labradores, artesanos y otros, que trabajan en un estado, guarda relación,

naturalmente, con la necesidad que de ello se tiene». El profesor Fabián Estapé estudiaba en algunos comentarios a la publicación del «Ensayo sobre la naturaleza del comercio en general», de Cantillon, en «Moneda y Crédito», núm. 39, diciembre de 1951, págs. 38-77 aquellos supuestos y planteaba el plagio evidente que existe entre Dánvila y los textos de Cantillon, concretamente al analizar lo que significa el mercado y ver cómo debe organizarse el territorio (fundamentalmente los capítulos antes citados de

los pueblos, burgos, ciudades, ciudades-capitales...). 44. En carta de Pablo de Olavide a Miguel de Múzquiz señala haber visitado, el 18 de agosto de 1767, el convento de Carmelitas Descalzos de La Peñuela en Sierra Morena, estudiando cuáles podían ser los emplazamientos de las tres iniciales poblaciones. Informa favorablemente de las condiciones del terreno «...cuya extensión, frondosidad, hermosura y ensanche convida al disfrute: las aguas, de las que escasea a la vista esta Sierra, no será tal

cual se puede desear, pero me persuado no falten cuerdas en los calderos o posales, y ofrezco por lo mismo el poder extraerse los terrenos más bajos y beneficiar alguna parte de que allí será la primera población, en que espero se ponga la primera piedra en la semana entrante, según los buenos años». En la misma correspondencia específica igualmente, haber librado 10.000 pesos a la caja de Jaén para atender a los gastos. A.H.N., Gobernación, Nuevas Poblaciones, leg. 328, núm. 3.

45. Ibid.

46. Proyecto de D. Alonso Antonio Cuadrado Fernández de Anduga para el establecimiento de una nueva población de españoles, julio, 1767. A.H.N., Gobernación, Nuevas Poblaciones, leg. 2.152, núm. 6.

47. José Manuel Barreda, y Juan Manuel Carretero, en su estudio: *Ilustración y Reforma en La Mancha*, Madrid, 1981, no comenta la posible colonización que indica Cuadrado Fernández en Sierra Morena. Sobre el tema ver el

estudio de M. Corchado Soriano: «Real Cédula en relación con la llamada colonización de Carlos III, algunos de cuyos pueblos, de nueva creación, pertenecen hoy a la provincia de Ciudad Real» en «Revista La Mancha», núm. 2, así como Francisco Rojas Gil: «Morfología del hospedaje en La Mancha en el siglo XVIII», en «Cuadernos de Historia», anexo de «Hispania», IX, 343-416. A través de los datos de la Academia de San Fernando sabemos del intento de colonizar la nueva población de San Carlos del

Valle, realizada por Juan Pedro Arnal. Ver mi trabajo: *La arquitectura de la Ilustración*, Madrid, 1986. 48. A.H.N., Gobernación, Nuevas Poblaciones, leg. 328, núm. 3, Ver, igualmente, «Copia de una carta que escribió en las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena un amigo a otro de Sevilla, dando las noticias de su estado y progreso», fechada el 1 de julio de 1768 y publicada en «Mercurio», págs. 262-271, en el que comentan como: «las poblaciones son las que

ocupan el Camino Real, desde el punto señalado del Viso hasta Bailén, que es lo más áspero de la Sierra; pero los frentes se hacen en varios lugares como son las torres de Martín Malo, a un lado de Carboneros, y en Tapiadilla y Navas de Linares, frente a la Peñuela, así como en las juntas y correderas a un lado de Santa Elena».



el tamaño de las parcelas, el diseño del trazado urbano o las tipologías de las viviendas. Es conocida la cultura económica de Campomanes y muchas de estas referencias aparecen, como se ha señalado, en sus escritos o en su correspondencia; pero es necesario destacar como incluso esta última en ocasiones es contradictoria y si contrastamos, por ejemplo, las indicaciones que dicta para la repoblación del Soto de Roma, en Granada —recientemente estudiado por Concepción Camarero<sup>49</sup>—, a las que propone para Encinas del Príncipe, en Extremadura, podremos comprender cómo frente a la claridad de conceptos del «Fuero», sus ideas son ahora vacilantes y confusas, existiendo incluso saltos atrás que contrastan con la coherente propuesta de Sierra Morena. Se ha señalado la posibilidad de que Olavide fuese el autor del «Fuero»: entiendo, sin embargo, que carecía de la preparación técnica adecuada, y si bien recibió el nombramiento de Intendente se debió, sobre todo, a su capacidad para resolver problemas de orden social. Campomanes y Olavide definieron la filosofía del proyecto y por ello decidieron defenderlo y potenciarlo; pero su autor tuvo que ser un arquitecto o un ingeniero militar; ninguno de los arquitectos de estos años tenían tampoco formación para acometer este tipo de empresas: preocupados por problemas de cambio en la concepción arquitectónica y en cómo asumir nuevas propuestas tipológicas, sólo un ingeniero militar, con amplia visión del territorio y dilatada experiencia en grandes actuaciones, pudo concebir esta operación. Basarse en los planos para conocer la autoría del proyecto es imposible y tampoco existe una evidencia plena sobre quién fue el mismo. Tras leer los documentos existentes en los archivos, de los escasos planos que conocemos de las nuevas poblaciones, quizá conviniese destacar los que

Carlos Lemaury diseñó en 1779, y en los que junto al Camino Real se aprecia la situación de las nuevas poblaciones (Santa Elena, Navas o la Carolina, por ejemplo), o el de 1787 —*Idea geográfica de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena*— y los confeccionados por encargo del Consejo entre 1794 y 1797 por José Ampuria Valdés. ¿Quién pudo ser entonces el autor de los trazados? sin duda el que dio las trazas de aquellos dibujos tenía una información clara tanto del proyecto como del debate teórico que en ese momento se desarrollaba en Europa. La mayor dificultad de la propuesta radicaba en la complejidad del propio programa, puesto que debía precisarse los siguientes temas: en primer lugar, no sólo ubicar, en los tres desiertos señalados, las poblaciones, sino definir además cómo organizar la estructura espacial de la colonización; cualquier decisión en este sentido aparecía ligada a un estudio de la zona, siendo necesario medir los terrenos con vista a calcular cuántas parcelas de 50 fanegas saldrían, resultando su número determinante del de familias que ocuparían cada población; en segundo lugar, y en función del número de *suertes*, fijar dónde debía situarse el Consejo o feligresías y cuáles serían a su vez las aldeas, así como dónde estarían situadas, dependientes de esta comunidad de orden superior; en tercer lugar, y conociendo el total de familias, detallar los equipamientos con que debía dotarse cada población, así como definir el número de artesanos que vivieran en ésta: de este modo se formulaba una propuesta global y, una vez precisada, el problema radicaba en dar forma a la población, diseñar su trazado y establecer su imagen urbana ajustándola al supuesto de ser una ciudad sin crecimiento puesto que se había concebido como pieza específica dentro de un complejo engranaje económico; por último, otro de los trabajos que

tuvo que realizar el responsable del Plan fue decidir la tipología de vivienda que se adoptaría en cada una de las nuevas poblaciones. Entiendo que en aquellos momentos tan sólo Carlos Lemaury tenía capacidad teórica suficiente y experiencia en este tipo de empresas como para afrontar esta propuesta. De nuevo el nombre de Carlos Lemaury aparece al estudiar el tema de la ordenación del territorio en la España ilustrada. Autor, como he comentado, de las trazas del Canal de Castilla, Lemaury, en torno a 1765, residía en Galicia y allí había desarrollado una importante actividad al proponer colonizar los juncales de Betanzos, influido quizá por las teorías sobre reforma de la agricultura de Cornide. Compañero de éste en la Real Academia de Agricultura de Galicia, entiendo que —como ha señalado Vigo Trasanco— sería necesario estudiar los *Papeles de agricultura* de este último para comprender cuál pudo ser el saber de Lemaury sobre colonización: pero en cualquier caso sí interesa destacar que Julián Rubiou, Marqués de Piedrabuena, Intendente Real en Galicia, le recomendó a Aranda en 1766 como ingeniero especializado en problemas de ocupación del territorio. Por ello su traducción del francés del texto de Forbonnais entiendo que refleja el ambiente de la Academia de Agricultura de Galicia y le introduce de lleno en una dimensión de teórico no valorada hasta el momento. Lemaury se diferencia del resto de los ingenieros militares contemporáneos en una cuestión clara: Escofet, los dos Cermeño, Julián Sánchez Bort, Santiago Abarca... son ingenieros especializados en construcciones e instalaciones militares y rara vez aparecen sus nombres en proyectos sobre el territorio: es cierto que Sánchez Bort informa sobre el Canal Imperial o que Ulloa había colaborado en el trazado del Canal de Castilla, pero parece evidente que son

intervenciones puntuales, que se limitan al mero informe técnico sobre aspectos concretos del estado de una obra. Por el contrario, si repasamos un importante memorial existente en el Servicio Histórico Militar, en el que se detalla su hoja de servicios como Ingeniero militar, veremos cómo la actividad de Lemaury se centró sobre todo en el desarrollo de caminos y canales donde la visión del territorio, la voluntad de ordenarlo, fue preocupación básica interviniendo sólo en contadas ocasiones en propuestas de defensas militares. A todo ello es necesario, además, añadir otro dato de especial importancia y es que en esos años Lemaury se encuentra en Andalucía, proyectando y realizando las obras del Camino Real y parece evidente que, siendo perfecto conocedor de los textos económicos sobre la creación de nuevos mercados, interviniese conceptualmente en el proyecto de colonización que, en aquellos años, esbozaba Campomanes. De no ser Lemaury, ¿quién pudo desempeñar, de entre los ingenieros militares, tal papel? En estudios realizados hasta la fecha se han manejado varios nombres: sabemos que, desde los primeros momentos de la colonización, Aranda había presionado a Olavide al objeto de que contactase con algunos de los ingenieros militares del momento, quizá la recomendación la hacía con vistas a que contactase con José de Hermosilla, quien viajó a Andalucía en abril de 1767. Es sabida la alta estima que Aranda tenía de este arquitecto/ingeniero militar: pensionado en Roma durante los años de Roda en la Embajada, a su vuelta a Madrid había desempeñado difíciles misiones tanto teóricas, en el interior de la Academia de San Fernando, como viajes de responsabilidad informando, por ejemplo, del estado y sentido de las antigüedades árabes de Córdoba y Granada o encargándose del levantamiento de

49. Sería necesario establecer una triple referencia: en primer lugar citar la importancia que tuvieron las experiencias en las fincas reales de Aranjuez y que han

sido recientemente estudiadas por Aida Anguiano; en segundo lugar citar, aunque luego serán analizados en extensión, los estudios sobre la repoblación en Encinas del

Príncipe. Por último comentar el intento que se realizó en Soto de Roma, en Granada, al intentar plantear la repoblación en aquella vasta finca. Recientemente en la

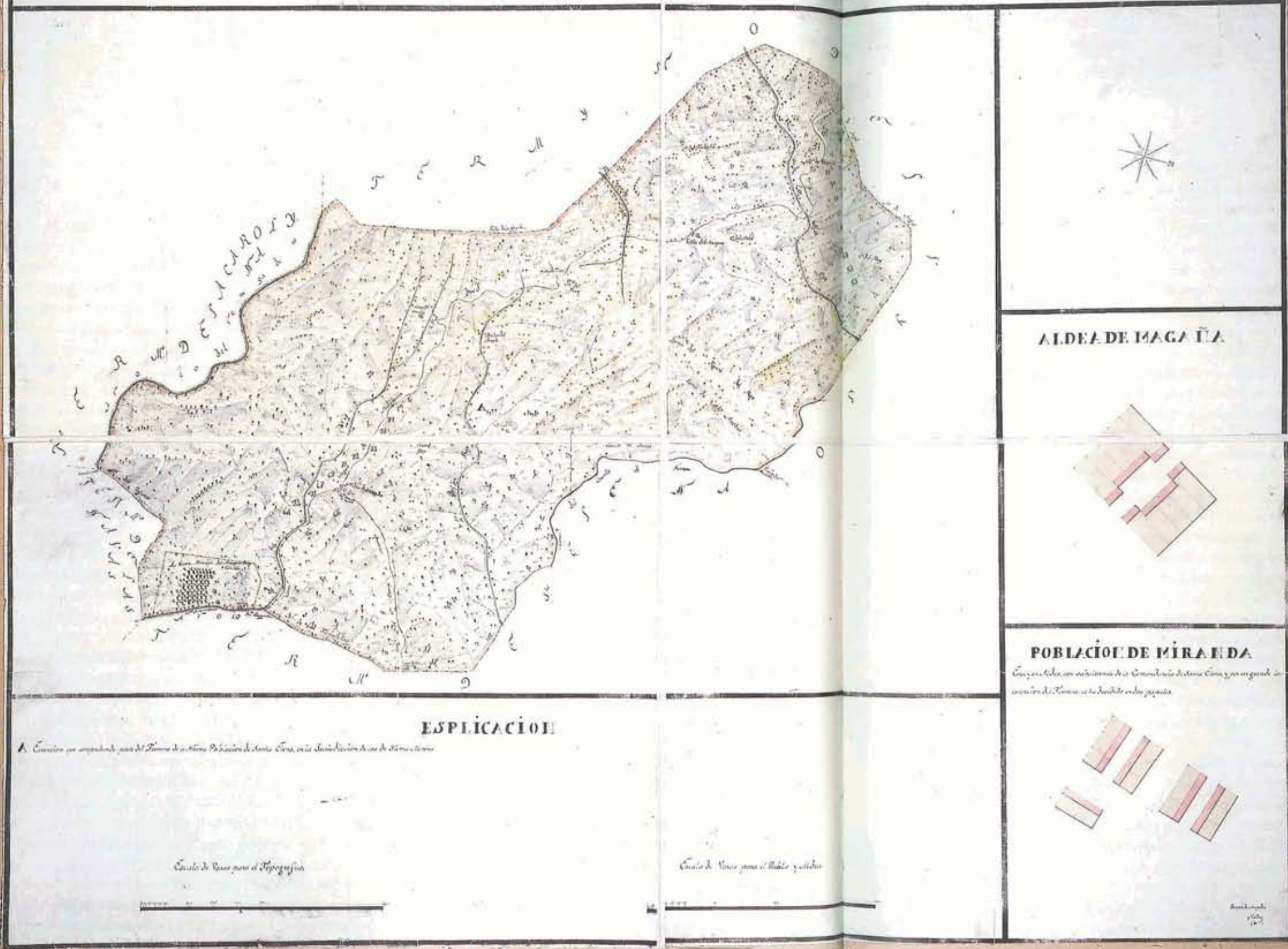
*Introducción a la Planimetría de Madrid*, publicada por Tabacalera Española, existe una importante referencia a aquella voluntad por ordenar una parte de la vega granadina. En

el A.G.S. existe un «Mapa del estado en que se haya al presente el Real Sitio del Soto de Roma, que debe servir en la operación de la única contribución», 1759 (M.P. y D.

VIII-190, D.G.R., 1.ª Remesa, leg. 2.034). Igualmente existe un plano de Juan Escofet fechado en 1767 en el A.H.N., Consejos, leg. 39.482-85, plano 336, de interés sobre el tema.



# PLANOTOPOGRÁFICO DE LA FELIGRESÍA DE MIRANDA Y MAGAÑA



146

147

Plano topográfico de la feligresía de Miranda y Magaña. S.G.E.

planos del Monasterio de El Escorial. Quizá, en su viaje a Andalucía, fuese llamado a consulta y opinase sobre el proyecto, sin embargo, debido a su formación más arquitectónica, y como ingeniero responsable del trazado de los paseos de Madrid, concretamente del Salón del Prado, sospecho que no fue responsable del mismo aunque sí es posible que su aportación consistiera en algo más que una opinión; quizá influyera en Olavide y confirmara las opiniones que ya había recibido: pero documentalmente sólo se puede destacar el hecho del viaje en unas fechas en las que Olavide empieza las visitas a los posibles lugares. En la información manejada aparecen también los nombres de Desnaux, Isaba, Baltasar Raimundo o Nebroni como ingenieros que trabajaron en las poblaciones. En octubre de 1768 Simón Desnaux sustituye a Baltasar Raimundo, encargado hasta entonces de las obras de Sierra Morena<sup>50</sup>. Identificar, sin embargo, a Desnaux o Baltasar Raimundo con la autoría de la idea de Sierra Morena me parece, en algún sentido, precipitado; identificar a Nebroni, como también se ha hecho, con la paternidad del proyecto entiendo es un absurdo. De Baltasar Raimundo apenas han aparecido noticias hasta el momento y tan sólo en el *Repertorio Bibliográfico* elaborado por Horacio Capel figura una breve referencia a su condición de ingeniero, fechando su actividad en torno a 1760.

50. Entre la correspondencia cruzada entre Olavide con Muniain, Marqueli y Desnaux, aparece la voluntad de establecer el nombramiento de un ingeniero que pudiera sustituir a Baltasar Raimundo en las obras de Sierra Morena, octubre-noviembre, 1768. A.H.N., Inquisición, leg. 3.601. Capel ofrece referencia de Raimundo en op. cit. pág. 391, señalando tan sólo cómo en 1762 era ingeniero delincente. Antonio Bonet Correa: *Andalucía Barroca*, Barcelona, 1978, pág. 317, comentaba la opinión de Reese al plantear la autoría de

Simón Desnaux o Casimiro Isaba.



Por no haber participado previamente en algún otro gran proyecto, parece lógico que Baltasar Raimundo no pudiera ser el autor de un programa especial tan complejo como es organizar las aldeas y feligresías, ubicar a los colonos, definir el trazado de los núcleos o fijar la tipología de viviendas existentes. Desnaux pudo ser el brazo ejecutor de la idea, el ingeniero a pie de obra para las poblaciones de Nueva Andalucía, pero también se hace difícil creer que, en aquellos años, tuviera experiencia suficiente para desarrollar el proyecto: responsable primero de algunas mediciones en Sierra Morena, y posteriormente ingeniero responsable del proyecto en las poblaciones de Nueva Andalucía, entiendo que tampoco fue él quien concibió la operación. De Simón Desnaux tenemos numerosas noticias: ingeniero con experiencia, la posible confusión sobre su participación en el trazado de las nuevas poblaciones parte, quizá, de los propios escritos de Olavide, puesto que en diferentes documentos comenta «... cómo el capitán de ingenieros Simón Desnaux, que inició sus trabajos en las colonias realizando levantamientos» (topográficos), fue posteriormente el autor de los proyectos, puesto que «... fue nombrado por su Majestad para hacer los planos de estas poblaciones» añadiendo, poco más adelante, «...yo le encontré tanto juicio y talento que lo nombré Director de este punto “Fuentepalmera” creyendo podría más fácilmente encontrar quien hiciese los planos, que crear una población desde sus principios»; que Desnaux cumplió con plena satisfacción su labor lo sabemos también gracias a otro de los informes de Olavide «... no me engañé en mi concepto: dicho don Simón ha formado aquella colonia “Fuentepalmera” con gran tino y acierto»<sup>51</sup>. Sabemos que Simón Desnaux, ingeniero militar, se había encargado de colaborar en el trazado de la

demarcación de los términos, si bien sabemos también que tuvo discrepancias en la limitación de sus competencias con el subdelegado Miguel de Gijón. Después pasó a Nueva Andalucía y, a pesar de los numerosos requerimientos que le hizo Olavide, no consiguió nunca acabar el *Plan General* que bajo sus órdenes dibujaban los ingenieros militares Saint Germain y Branly; de hecho, las repetidas veces que Olavide presentó informes al Concejo sobre el estado de las nuevas poblaciones, tuvo siempre que hacerlo acompañándolos de planos provisionales, si bien el «*Fuero*», en su capítulo V, mandaba que junto a la elección de lugares por parte del Superintendente se levantara un plan «... para que de este modo, todas las dudas que existan, tenga a la vista la posición material de los terrenos y se pueda hacer cargo de ella». Igualmente, en el capítulo XXVI se insistía sobre el mismo tema y se apuntaba cómo «... según se vaya haciendo el señalamiento o demarcación, hará levantar su mapa o paño de pintura sin retardar los desmontes, construcción de casa y demás preparativos conducentes, remitiendo un duplicado al Consejo en que estén anotados los confines para que se aprueben o adviertan si algo hubiera que añadir con reflexión los recursos que sobrevengan, quedándose el Superintendente con el otro duplicado para su gobierno, y colocarle a su tiempo en el libro de repartimiento, según lo que queda previsto en el artículo 13 firmando estos papeles el Superintendente con el ingeniero agrimensor o facultativo que los haya levantado». Que Desnaux no terminase nunca los planos pudo deberse a que ingenieros agrimensores que colaboraban en estos proyectos carecían de formación teórica y, en este sentido, el visitador Pedro Valiente comenta, tras su inspección a las nuevas poblaciones, cómo Saint Germain no era ingeniero con conocimientos y

cómo, al intervenir en Aldeaquemada y algunas casas «...lo había hecho sin pericia». Basándose sin duda en estos datos es cómo T. Reese en su trabajo sobre Ventura Rodríguez, identificaba a Desnaux con el autor del proyecto de Nueva Andalucía y Sierra Morena, atribución que entiendo equivocada. La fortuna posterior de Desnaux fue estudiada por Ramón Gutiérrez quien, en su análisis sobre los ingenieros militares, ha apuntado cómo aquél viajó posteriormente a América, proponiendo en 1777 la construcción en México de una Academia destinada a la formación de ingenieros, siendo desestimada su propuesta por Silvestre Abarca, Comandante General del Real Cuerpo. Si Desnaux no fue el responsable, tampoco creo que Nebroni, un arquitecto próximo a Sabatini, pudiera ser el autor de toda la operación, sobre todo en 1767 cuando Sabatini demuestra que se encuentra más próximo a las ideas del barroco clasicista que al pensamiento ilustrado; quizá fuese Nebroni uno de los maestros de obras encargados de construir las viviendas o de ejecutar los proyectos de Iglesias o parroquias. No pongo en duda su colaboración en las obras de Sierra Morena, pero entiendo que el trazado general corresponde a una persona con formación y capacidad ya demostrada, y ésta nunca pudo ser Nebroni. Hace algunos años Manuel Capel, en un estudio

sobre La Carolina, destacaba el rol de Juan Bautista Nebroni como maestro mayor de las poblaciones de Sierra Morena y, al identificar el papel de Maestro Mayor con el de Arquitecto autor del proyecto, atribuía a Nebroni no sólo el trazado de La Carolina sino, incluso, el de toda la colonización. Partía, en su argumentación, de un documento encontrado en el Archivo Municipal de La Carolina en el cual efectivamente se acredita a Nebroni como Maestro Mayor<sup>52</sup>; a riesgo de equivocarme yo mismo, creo que Capel olvidaba un dato importante como es el alcance que tenía, en la segunda mitad del siglo XVIII, la denominación *maestro mayor*: investigando en sus archivos locales, el *Seminario de Estudios Carolinenses*, dirigido por Carlos Sánchez Martínez, ha publicado una importante relación de «*Datos para la historia antigua carolinense*»<sup>53</sup> en la que demuestra cómo, ocho años antes que cesara en el cargo el maestro mayor de obras Juan Bautista Nebroni, Jorge Barberi había sido también maestro mayor de obras sin que, por ello, tuviese que ser el responsable del gran proyecto de Sierra Morena. Llevado quizá por el entusiasmo de su descubrimiento de archivo, Capel llegaba incluso a reproducir un plano de La Carolina que titulaba «*El tablero de damas de La Carolina, según el plano de J. B. Nebroni*» que incluye más de una falsedad histórica: de cualquier forma, el estudio de Capel ha

148

149

51. A.H.N., Gobernación, leg. 328, núm. 21. Sobre la formación teórica de Simón Desnaux ver José Antonio Calderón Quijano, «*El ingeniero Simón Desnaux y*

*su proyecto de Academias Militares en América*», en «*Revista de Indias*», 1945, tomo XXII, págs. 635-650. Interesa completar este artículo con otro del mismo

autor publicado con el título «*Ingenieros Militares en Nueva España*», en «*Anuario de Estudios Americanos*», 1949, tomo VI, págs. 1-71.

52. Manuel Capel: *Las ideas y la acción de Olavide...*, op. cit., págs. 143-171. *La Carolina, capital de las Nuevas Poblaciones*, op. cit., El documento encontrado en el Archivo Municipal de La Carolina corresponde al número 1.306 del legajo 204.

53. Carlos Sánchez Martínez: «*Datos para la historia antigua carolinense*», en «*Seminario de Estudios Carolinenses*», en págs. 22-23, comenta como fue encontrada una causa criminal, fechada en 1774, entre Pedro Salvador Rabot y Diego Masías, en la que se especificaba, en la documentación, cómo ambos eran maestros de obras. El título de Barberi era pues el mismo que ostentaría poco después Nebroni.



sido, durante años, la única referencia para el estudio de Sierra Morena. Frente a su opinión, los integrantes de Seminario de Estudios Carolinenses apuntaban la posibilidad de que los planos de las nuevas poblaciones hubiesen sido concebidos por Sabatini (lo cual me parece equivocado) o por Lemaury.

Quien redactase el *«Fuero»*, independientemente que fuese o no Olavide, tuvo que basarse en la técnica y el saber de un ingeniero militar, y un ejemplo de lo sucedido entiendo confirma la hipótesis: al ser nombrado Olavide responsable de las poblaciones, tuvo que organizar numerosos campamentos de barracas donde alojar a los colonos que, desde los puntos de desembarco, se dirigían hacia sus destinos, al tiempo que urgía la construcción, en las poblaciones, de viviendas que les albergasen a su llegada. Informes posteriores —el de Miguel Ondeano, por ejemplo— permiten saber que dichas barracas se construyeron mal debido a la rapidez con que fueron realizadas, siendo necesario posteriormente reedificar muchas de ellas; el detalle tiene, entiendo, singular interés desde la referencia arquitectónica, puesto que implica el siguiente hecho: dada la premura con que las viviendas tuvieron que ser edificadas, parece lógico pensar que no hubo tiempo para dudas formales o tipológicas existiendo un único tipo de

vivienda que no sólo se repitió de manera sistemática en las diferentes poblaciones sino que, además, se valoró como módulo capaz de ser reproducido indefinidamente, configurando el bloque. Poco importa entonces que Polo de Alcocer señale en su *Memorial* cómo de la construcción de las casas de colonos se encargaron cuadrillas de albañiles españoles, italianos o portugueses que construyeron mal y rápidamente, por destajos, las obras, al ser un mismo tipo, parece claro que alguien tuvo que definir el modelo y esta indicación y esto es lo más importante, tuvo que ser previa a la instrucción dictada por Olavide sobre las dimensiones de las viviendas, donde especificaba «... que sean de 15 varas de largo y 5 de ancho, divididas en tres piezas en lo alto y bajo para su granero, con un corral cuadrado de 2 varas de frente para su ganado»<sup>54</sup>. Es incluso posible que Olavide marcara las dimensiones de las casas, pero entiendo improbable que fuese capaz de dar solución a la distribución de éstas. ¿Quién fue entonces el autor del proyecto de colonización?, he señalado el nombre de Lemaury, pero entiendo que lo importante no es tanto conocer el dato como comprender que tan sólo pudo ser alguien capaz de dar solución a los complejos problemas antes señalados y en este sentido entiendo que la colonización de Sierra

54. «... Cada casa se halla a 150 varas de distancia. Los socorros eclesiásticos y necesidades de la vida se encuentran en los mencionados pueblos. A cada colono se insiste con lo que el Rey ha ofrecido. Cada cual procurará aventajar a su vecino en el trabajo, ya que le iguala en la suerte». 1 de julio de 1768. *«El Mercurio»*, págs. 262-271. Así mismo señala «...el Rey, que nada ignora de cuanto interesa el bien de sus vasallos, y reino, instruido por la historia antigua de que este terreno había sido poblado (prueba

de la bondad de su suelo y suficiencia de sus aguas) determinó con la magnificencia de su corazón, a expensas del erario público admitir las contratas de las personas extranjeras». Esto coincide con la información que facilitaba Olavide al Consejo sobre el establecimiento de las poblaciones. (A.H.N., Inquisición, leg. 5.986).

Morena y Andalucía tiene tres aspectos o, lo que es lo mismo, tres protagonistas o autores bien distintos: en primer lugar hubo un responsable del proyecto político, y seguramente Campomanes fue el motor de la idea; existió, así mismo, un aspecto técnico en la empresa que es necesario diferenciar del político, y creo que sólo Carlos Lemaury tenía capacidad para fijar las pautas precisas sobre cómo intervenir ante los problemas concretos; por último, el tercer papel protagonista fue desempeñado por quien ejecutó y llevó a la práctica las ideas que los anteriores habían formulado: Olavide, desde su cargo de Intendente, fue la persona capaz tanto de sintetizar y plasmar las reflexiones sobre la transformación política de una sociedad como las ideas sobre el territorio que establece Lemaury, y la importancia de su papel radica en que comprendió perfectamente el alcance y la intención del proyecto, desarrollándolo de acuerdo a lo esbozado. Por ello, a partir de este momento estudiaré tan sólo su labor como Intendente, sin referirme ya a las propuestas de Campomanes o Lemaury.

El primer problema que se planteó en la colonización, una vez aceptada la idea de intervenir en la parte baja de la Sierra, fue la localización de las áreas concretas; que Olavide participó en tal misión lo prueba no sólo la propia redacción del *Fuero* (dentro de su cometido entraba «... elegir los sitios en los que se han de establecer —las poblaciones—; en que sean sanos, bien ventilados, sin aguas estabilizadas y que ocasione intemperie», añadiendo la instrucción XXIII como «la elección de los sitios y términos de las nuevas poblaciones se hará al arbitrio del Superintendente, el cual procurará hacerlas donde los vecinos de la villa y aldeas inmediatas a la sierra no pongan actualmente sus labores propias, para que no perciban verdadero perjuicio, pues si hubiese algunos machones en los

términos de los nuevos pueblos que, por no tener agua para abrevaderos o por redondear la demarcación, sea preciso incorporar a ellos, en tal caso la podrá hacer el mismo Superintendente») sino que lo confirma su correspondencia: tras localizar y medir las tierras, hubo que dimensionar los terrenos que pensaban dedicarse a cultivos en las nuevas colonias y proceder, a continuación, a dividir estas tierras en parcelas o *suertes* levantándose planos generales y específicos para cada uno de estos lugares. Se partía, como he indicado, de una parcela definida como óptima por su tamaño y éste venía fijado en el *«Fuero»*, determinándose que cada una tuviera 50 fanegas y ello era reflejo de las discusiones que se mantenían entre los estudiosos de la economía sobre la conveniencia de aumentar la riqueza de la nación mediante el desarrollo de su agricultura: de toda aquella polémica entiendo que a nosotros nos importa conocer sobre todo cómo se dispusieron las *suertes* y sabemos de este dato gracias a la correspondencia que Olavide mantiene con Aranda y en la que, en distintas ocasiones, informa sobre el número de *suertes* existentes en cada nueva población, destacando cómo éstas se habían dispuesto «... de forma cuadrilonga, a ángulos rectos, con una calle que les rodea para facilitar el tránsito y servidumbre a todas. Debían, igualmente, cercarse con vallado o zanjas y en él poner árboles». No siempre las parcelas tuvieron idéntico tamaño debido, sobre todo, a los problemas que se presentaban en la calidad y tipo de suelo: habiéndose establecido en el Plan de la colonización dónde debía situarse un núcleo urbano y cuántas familias debían residir en él, sucedió en ocasiones que las parcelas (idénticas en número al de familias) no eran todas de la misma calidad de suelo por lo que, como en el caso de Fuentepalmera, se



procedió a dividir la *suerte* en dos, distribuyendo a cada familia una de cada clase. Gracias a la importante relación epistolar que Olavide mantiene, y por las noticias que transmite a Campomanes, sabemos cómo, en ocasiones, hubo interpretaciones un tanto particulares del «*Fuero*»: tras describir y dar cuenta de la calidad del terreno y detallar el número de fanegas que se asigna a cada población, da una explicación exhaustiva al respecto, comenta incluso cómo la cabida de cada suerte es de 300 varas de frente por 800 de fondo, haciéndose la salvedad que algunas parcelas variasen de tamaño debido tanto a la calidad de la tierra, como a su distancia de la población. Al mismo tiempo, y siempre en la misma correspondencia, destaca cómo había tenido presente el espíritu del «*Fuero*» de forma tal que «... a nadie se le ha dado tan poca tierra que no pudiera subsistir sin su familia»<sup>55</sup> comentando, a continuación, cómo se suplía en extensión lo que faltaba en calidad estableciendo, y este matiz es interesante, diferencias globales entre las *suertes* de las poblaciones de Sierra Morena y Andalucía, al aducir la mejor calidad de tierra existente en la segunda respecto de la primera. Dividir en suertes significó organizar, en el término de La Carolina, un total de trescientas setenta y una suertes y veintiocho fragmentos poligonales, de las cuales 288 aparecen numeradas, dos son dobles y 83

55. Olavide, en la correspondencia con Campomanes, y Múzquiz, señala datos importantes «...se ha tenido presente siempre el espíritu del suelo de población, de tal manera que no se ha dado a nadie tan poca tierra que no pudiera subsistir su familia». Al mismo tiempo comenta como se suplía en extensión lo que faltaba en calidad y establecía en este sentido diferencias entre las suertes de Sierra Morena y Andalucía, por ser también diferentes la calidad de las tierras. A.H.N., Gobernación. Nuevas

Poblaciones, leg. 2.738, núm. 4. Conocemos, por otra parte, el «*Inventario de todos los efectos ganados y granos que entraron en las poblaciones de Sierra Morena de las casas de regulares de la compañía*», en 1777 (A.H.N., Gobernación, Nuevas Poblaciones, leg. 328, núm. 25). Así mismo existe también un «*Estado que manifiesta el caudal que ha entrado en la Pagaduría General de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena desde agosto de 1767 a 12 de octubre de 1768*», firmado

no tienen número, siendo entonces la totalidad 515. Sabemos que en agosto de 1767, al pasar Olavide por Sierra Morena antes de posesionarse como asistente de Sevilla, se detuvo en aquellos parajes para iniciar el levantamiento de la zona, y desmontar y poner en marcha la distribución del suelo en las tres primeras localidades: La Peñuela, que luego cambiaría su nombre por La Carolina, Santa Elena y Guarromán. En aquellos momentos José de Ampudia y Valdés inició el levantamiento de unos planos en los que marcaba el deslinde de las suertes, prolongándose aquel trabajo durante dos años y concluyéndose en torno a 1769<sup>56</sup>. Las quejas formuladas por algunos colonos en esas fechas sobre ataques sufridos por habitantes de localidades vecinas y por el injusto reparto de la tierra, hicieron que el Rey tomara la decisión de enviar a Sierra Morena al Fiscal Pedro Valiente, con objeto de atender aquellas reclamaciones. En distintos trabajos se ha analizado la labor de este fiscal y se han comentado sus enfrentamientos con Olavide; gracias al informe que remite en 1769, tras visitar las nuevas poblaciones, informe que algunos han calificado como objetivo y otros como calumnioso, al referirse a las concesiones, señalaba textualmente como «... por la confusión reinante, no tiene cada colono las 50 fanegas de tierra prometida, no se saben los límites de las poblaciones nuevas ni

por Miguel Antonio Mínguez, en la Peñuela, el 30 de octubre de 1768 (A.H.N., Inquisición, leg. 3.601). En cartas de Olavide a Múzquiz sobre nombramiento de asentistas, proveedores de pan para los colonos, se ofrece importante documentación. (junio-agosto 1767. A.H.N., Inquisición, leg. 3.601), al igual que en carta de Pablo de Olavide a Miguel Gijón con vistas a que áquel tomase las medidas necesarias para la subsistencia hasta finales de agosto de 1768 (A.H.N., Inquisición,

leg. 3.601). En 1769 se dictó una Real Provisión «...mandando prestar todo auxilio que pidiera el Superintendente General de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía, para surtimiento de las mismas poblaciones, así de operarios como de víveres» (A.H.N., Colec. Reales Cédulas, 241).

56. Olavide había estado en el mes de agosto de 1767 en Sierra Morena, estudiando cuáles podían ser los emplazamientos de las nuevas poblaciones. En carta que

de las antiguas, de las que se han tomado dehesas, baldíos, abrevadero, cañadas y demás»<sup>57</sup>. G. Niemeyer fue el primero en resaltar<sup>58</sup> cómo las parcelas concedidas no correspondían a las 50 fanegas de tierra fijadas en el «*Fuero*»; en este sentido podemos pensar que lo anteriormente expuesto por Olavide a Campomanes se generalizó, y el ejemplo antes señalado de Fuentepalmera es claro a este respecto: se dio la circunstancia de que la *suerte* de cada colono aparecía dividida en dos partes de igual extensión, con 25 fanegas cada una y configurando ambas lo que se llamó *dotación real* de cada colono<sup>59</sup>. Los tamaños de éstas y, sobre todo, su número con vistas a decidir la dimensión de la población hicieron que en 1767 Olavide precisara los siguientes aspectos para la ubicación y trazado de las poblaciones «... la población ha de ser de 20 ó 30 vecinos, tiene que aceptarse que el aire sea sano, orientado al norte, teniendo así mismo aguas saludables; el sitio será apropiado para edificar 15, 20 ó 30 casas, del respecto de 60 pies cuadrados o 62; la distancia entre las poblaciones deberá de ser un cuarto de legua aproximadamente; estas distancias se toman de tal modo que cada tres o cuatro se construya una iglesia y un molino; igualmente se plantea que se construya una dehesa boyal, pastos comunes en una porción de terreno a cuyo tributo sirva de dotación a los del propio

remite a Miguel Múzquiz señala haber fijado el sitio para tres nuevas poblaciones, librando 10.000 pesos a la Caja de Jaén para atender sus gastos. (A.H.N., Gobernación, Nuevas Poblaciones, leg. 328, núm. 3). Ver igualmente la carta de Olavide al Conde de Aranda, fechada en la Peñuela el 4 de septiembre de 1768 (A.H.N., Inquisición, leg., 3.601). Carlos Sánchez Martínez en «*Datos para la historia antigua carolinense*», ha estudiado (en págs. 14-22) la colaboración que realiza en un primer momento Joseph de Ampudia Valdés, al realizar

los deslindes de las suertes en fechas próximas a 1769.

57. La instrucción VII del Fuero de nuevas poblaciones comentaba como cada poblador debía recibir 50 fanegas de tierra de labor. En realidad nunca fueron 50 las fanegas recibidas, sino que como estudió en su día G. Niemeyer las parcelas ó lotes que recibieron correspondían 800 por 300 varas de Avila, lo cual significa 28 fanegas. Sánchez Martínez ha estudiado el tamaño correcto de las suertes y, en este sentido, parece claro que las

consejo; y sobre la elección del sitio se plantea que se hagan donde los vecinos de Sierra Morena no tengan actualmente labores propias»<sup>60</sup>. Desde el principio el número de *suertes* fue determinante no sólo del tamaño de la población sino de la distribución de los equipamientos y dotaciones: dependiendo de su número se programó la construcción de molinos, mercados, cárceles e iglesias; incluso en los primeros momentos se organizó en La Peñuela el hospital, si bien éste, a causa sin duda de abusos por parte de los colonos, desapareció, modificándose la idea de un centro hospitalario. En 1768 Olavide había defendido ante Aranda<sup>61</sup> la existencia de un hospital situado en La Carolina, «...en los meses pasados tenía más de trescientos enfermos, pero ahora tiene sólo sesenta», pero en 1770 comentaba, siempre a Aranda, cómo defendía ahora más la presencia de médicos y cirujanos que la existencia de hospitales, porque éstos se convertían en refugio de mendigos «...seguirán los hospitales hasta que los colonos tengan la suficiente solvencia para poder pagar el médico. Los hospitales han funcionado muy bien, pero van a dejar de ser necesarios y la población prefiere no separarse de sus casas y familia a la hora de curarse»<sup>62</sup>. Las dotaciones y equipamientos se programaron de acuerdo al número de *suertes*, pero las obras no se

denuncias efectuadas al Rey —y por lo cual se mandó a Pedro Valiente a inspeccionar— eran correctas, siendo entonces las dimensiones de cada una de las suertes de 25 fanegas. En la «*Copia de una carta que escribió en las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena un amigo a otro*» el «*Mercurio*», 1 de julio de 1768, págs. 262-271, se comenta cómo las suertes se habían dispuesto en forma de cuadrilongos «...a ángulos rectos, con una calle que les rodea para facilitar el tránsito y servidumbre a todas.

Deberán cercarse con vallado o zanjas y en él poner árboles». Para el repartimiento de las tierras concejiles, ver igualmente «*Mercurio*», mayo de 1768, págs. 6, 83 y siguientes.

58. Isabel García Cano, op. cit., pág. 82, nota 33.

59. Ibid.

60. A.H.N., Inquisición, leg. 5.986. En marzo de 1769 Yauch había elevado un Memorial al Rey protestando sobre el trato que recibían algunas familias y apuntando,



realizaron con el ritmo y rapidez que había definido el programa. Por los informes que Olavide remite a Aranda en 1770, sabemos que las inversiones del Rey no habían aumentado «... si de verdad se quiere seguir con el proyecto, y ya que hasta el momento no se han realizado muchas de las obras previstas para iglesias, hospitales, cárceles... sería interesante existiese un trasvase en las inversiones, que iría desde las dotaciones a los jornaleros hacia los equipamientos en las poblaciones»<sup>63</sup>. Las *suertes* no sólo determinaron el tamaño de las poblaciones y la distribución de los equipamientos sino que plantearon, igualmente, otro problema como es el establecimiento de viviendas aisladas, elementos de orden inferior incluso al de las pequeñas aldeas que en ocasiones contaban tan sólo de seis casas, que aparecerán en algunas de las *suertes* más alejadas, señalando Olavide, en 1768, cómo «...en el sitio más ventajoso de la suerte se fabricará una casa de campo de 15 varas de largo, 5 de ancho, dividida en tres piezas en lo bajo y alto para los granos, con un corral cuadrado de 12 varas de frente para su ganado. Cada casa se hallará a 150 varas de distancia. Los socorros eclesiásticos y necesidades de la vida se encontrarán en los mencionados pueblos. A cada colono se le insiste con lo que el Rey ha ofrecido, y cada cual procurará aventajar a su vecino en el trabajo, ya que le iguala en la suerte». De nuevo

aparece, en 1768, fecha temprana dentro de la conquista del territorio, una definición detallada del tipo de vivienda que hace pensar en la posibilidad que alguien asesorase a Olavide en la solución de problemas específicos de arquitectura<sup>64</sup>. Junto con las normas que se dictaron sobre dónde plantear la población o sobre los útiles de trabajo y animales que cada familia debía recibir de la Corona, se establecieron también los deberes de los colonos: en este sentido, en mayo de 1768 se promulgó una importante Provisión aclarando dudas para la ejecución del repartimiento de las tierras y tras estas disposiciones quedó claro cuál sería la organización del territorio, dividida la Superintendencia en las nuevas poblaciones en Sierra Morena y Nueva Andalucía, el primer proyecto se formaría «... al salir de la Mancha, entre los dos Puertos y el sitio llamado Magaña, organizándose una feligresía de saboyardos que se extendería a Almuradiel para facilitar, con el tiempo, un nuevo Camino Real que evitase el puerto del Rey. En la venta de Miranda habrá otro pueblo; en la Ermita de Santa Elena otra grande feligresía hasta la venta de Linares, donde hay formado un pueblo, subalterno de la Peñuela, centro de esta colonia. Aquí tenían los Carmelitas Descalzos un convento que ha servido de asilo a los Comisionados. En Carboneros se labra otro y a una legua frente a la

venta de Guarromán se establece una gran feligresía, cuyos límites tocan los de Bailén; a una legua de aquí, a la vista del puente del Arroyo Rumblar y la Ermita de Nuestra Señora de Sonsueca, se hace la otra»<sup>65</sup>. La importancia del Camino Real es evidente en el trazado de las nuevas poblaciones, pero conviene tener presente que si muchas de las poblaciones se situaron en torno a éste, tanto en Sierra Morena como en Nueva Andalucía, así, Monteleón, Arquillos, la propia Carolina, Carboneros o Guarromán, otras se dispusieron reutilizando construcciones preexistentes: Rublas se fundó junto a la ermita de Nuestra Señora de Sonsueca; La Carolina junto al convento de La Peñuela, y Arquillos, con San Sebastián, aprovechando la casa-cortijo que había sido de los jesuitas, del mismo modo que Las Navas junto a la existente Venta de Linares y Venta de los Santos junto a la del mismo nombre. Incluso en ocasiones el camino se planteó después de haberse elegido el lugar de la población y en este sentido Olavide hacía hincapié, en 1770, en la necesidad de emprender a cualquier precio, las obras que permitiesen enlazar las nuevas poblaciones con la Corte, lo que es decir el camino del Puerto del Rey con el Camino del Barranco Hondo<sup>66</sup>. Una vez realizadas las mediciones y determinado el número de *suertes*, lo que suponía definir las áreas

a colonizar, el problema se centró tanto en fijar el tamaño de cada población (ciertas zonas, por la fertilidad de sus campos, podían recibir varios núcleos urbanos) como en ordenar el territorio estableciendo una jeraquía cualitativa entre la capital, las feligresías y las aldeas en base a los equipamientos y dotaciones asignados a cada una. Se concibió entonces, de acuerdo con las ideas ya citadas de Cantillon y Forbonnais, una trama espacial donde la distancia entre los núcleos quedaba perfectamente regulada (tanto entre dos aldeas de una misma feligresía; entre una de ellas y la propia feligresía o Consejo y, por último, entre una feligresía con la capital de la Subintendencia), configurando de este modo una estructura radial del territorio. El modelo espacial definido por los pensadores económicos se asumía así literalmente y sus ideas aparecen reflejadas en el «*Fuero*» de manera terminante: la instrucción XIII señalaba cómo «... la distancia entre las localidades debía importar entre 1/8 y 1/4 de legua» (lo cual equivalía entre 0,75 y 1,5 km.); de tres a cinco de estas poblaciones debían conformar el entorno de una feligresía o Consejo (Instrucción XIV) y se comentaba cómo las nuevas poblaciones debían construirse cerca del Camino Real no sólo para facilitar la comercialización de los productos agrarios, sino para que la estrecha vecindad facilitase

además, un tema importante: ciertos pueblos no tenían razón de ser y creía sería mejor eliminarlos, repartiendo sus colonos entre las demás poblaciones (A.H.N., Gobernación, leg. 328, núm. 17). En el Archivo de Estado de Viena aparecen notas sobre las preguntas dirigidas a Grimaldi referentes a la situación de Sierra Morena y el estado de los emigrantes alemanes (AB 40/59 A «Spanien», fasz. 24). Como consecuencia de ello Pedro José Valiente fue nombrado, en 1769, visitador de las nuevas poblaciones,

acompañándole dos oficiales de los regimientos suizos de Buch y Dunaut para el cuidado de las poblaciones (A.H.N., Gobernación, leg. 334, núm. 1) recomendándose por Real Cédula de Su Majestad para que se reconocieran las colonias de los extranjeros en Sierra Morena, proponiendo medios para mejorar la subsistencia de los colonos (B.N., Mss., Sala de Miguel de Cervantes, Osuna, 11.265, núm. 82). Alcázar Molina publicó (*Las Colonias Alemanas de Sierra Morena*, Madrid, 1930, págs. 126-128) el «Informe» que remitió

Pedro Valiente sobre las nuevas poblaciones (A.H.N., Inquisición, leg. 4.047). Analizaba las instancias de algunos colonos, por ejemplo Jaime Mensé, sobre «... haber sido despojados por el Subdelegado de las nuevas poblaciones de Sierra Morena de ciertas porciones de cuerdas» (A.H.N., Consejos, leg. 4.098). Es sabido que el informe de Pedro Valiente fue crítico con respecto a la actuación de Olavide, censurando y en ocasiones discrepando duramente algunas de las decisiones adoptadas.

61. «Informe de Olavide al Conde de Aranda sobre el estado de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena». A.H.N., Inquisición, leg. 3.601. Carlos Sánchez Martínez, op. cit., págs. 18-19 ha estudiado el *libro de funciones* abierto en el hospital de la Venta de Linares, recogiendo el número de fallecidos entre 1769 y 1771. El estudio del *libro de funciones* sirve a Sánchez Martínez para realizar un estudio sobre las suertes, estableciendo una relación directa entre las suertes y las defunciones.

62. «Informe del Superintendente D. Pablo de Olavide en el que remite estados en que se ballan las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena». octubre 1770 y abril 1771. A.H.N., Gobernación, Nuevas Poblaciones, leg. 339, núm. 3.

63. «Consulta becha a S.M. sobre las poblaciones de Sierra Morena y otros documentos sobre el mismo asunto». 1770. B.N., Mss., Sala de Miguel de Cervantes, núm. 10.733.

64. Ver igualmente el «Mercurio», 1 de julio de 1768, págs. 262-271.

65. «Copia de una carta que escribió en las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena un amigo a otro de Sevilla...», en «Mercurio», 1 de julio de 1768, págs. 262-271. Sobre estos datos, ver igualmente nota 95.

66. «Consulta becha a Su Magestad sobre las Poblaciones de Sierra Morena...», 1770, B.N., Mss., Sala de Miguel de Cervantes, núm. 10.733.



la ayuda mutua y la protección del tráfico (Instrucción XXXII)<sup>67</sup>. Al comparar la realidad con lo dispuesto en el *«Fuero»* sucede que el número de casas por asentamiento tan sólo se cumple en las aldeas correspondientes a Guarromán, Carboneros, Santa Elena o La Carolina; tampoco el *«Fuero»* se cumple rígidamente en lo que se refiere a las distancias de varios pueblos dentro de una unidad administrativa porque en ninguno de los casos fue 0,75 a 1,5 km, sino que normalmente es de 2 y 3 km, no encontrándose la mayor parte de los lugares sobre el Camino Real. Quizá fuese conveniente, antes de analizar el trazado de las poblaciones, hacer una mínima referencia al número de colonos que se establecieron, en los primeros años, en estas nuevas poblaciones de manera que podamos comprender la naturaleza de los problemas que se plantearon en el trazado de estos núcleos de colonización: en julio de 1769 desembarcaron en Almería 3.434 colonos camino de Sierra Morena y 2.770 hacia Nueva Andalucía; por Almagro habían pasado 607 con destino a Sierra Morena y 166 hacia Nueva Andalucía; por Málaga 289, todos ellos hacia Nueva Andalucía. En carta de Antonio Blin a Olavide se informa cuál era, en 1768, la realidad de la colonización: el 1 de diciembre de ese año existían ya ocho pueblos, todos en Sierra Morena que eran: Peñuela, Carboneros,

Aldeaquemada, Guarromán, Santa Elena, Arquillos, Rumbiar y Villa de los Santos. Se detallaba, al mismo tiempo, el número de habitantes residentes en cada localidad, (en realidad la referencia se hacía al número de raciones de pan que era necesario repartir a diario), y gracias a un importante cuadro estadístico (organizado en varias columnas) que figura en la misma carta conocemos en detalle cuántos individuos se asentaron en un principio, cuántos fueron los que llegaron después, cuántos desertaron o murieron y, en suma, el total de los colonos instalados y trabajando las tierras en 1769. En 1767 Olavide comunicaba a Múzquiz haber fijado sitios para tres poblaciones en Sierra Morena y a partir de ahí fue ocupando progresivamente la zona. En un primer momento, y hasta 1768, se habían introducido unos 4.000 colonos en la zona de Sierra Morena y a partir de dicho momento se dio la orden a los encargados de recibirlos que los recién llegados fueran trasladados a La Parrilla organizándose de esta forma, y desde ese año, las poblaciones de Nueva Andalucía<sup>68</sup>. K. Tyrakowsky, en un brillante artículo<sup>69</sup> (en mi opinión el más importante de los publicados en los últimos años sobre la colonización de Sierra Morena) presentado en el I Congreso de Nuevas Poblaciones celebrado en La Carolina, estudiaba la cartografía actual de la zona y, tras situar en el plano

las poblaciones, comprobaba cómo lo dispuesto en el *«Fuero»* sobre distancias entre núcleos urbanos se verificaba en la realidad; observando las existentes entre Capital y feligresías o entre feligresías y aldeas, descubría la existencia de un plan radial: la población principal era centro de una circunferencia en la que se encontraban los núcleos dependientes de ella y valorando este hecho formulaba la idea de una hipotética comunicación óptica entre el núcleo principal y los núcleos dependientes, eje visual que identifica con la instrucción XXXII del *«Fuero»*, cuando se comenta cómo las poblaciones debían protegerse mutuamente. Al mismo tiempo aclara las aparentes contradicciones existentes entre *«Fuero»* y realidad y da explicación a las mismas «...la comunicación óptica entre La Carolina y las aldeas cumplía la instrucción XXXII del Fuero, según el cual los pueblos vecinos debían protegerse mutuamente. Pero que las Navas de Tolosa no se encontrase exactamente en el centro de una circunferencia de radio de 4.500 metros tiene su explicación, probablemente, por la situación topográfica: buscando la situación exacta, Navas de Tolosa no se encontraría en el paso sobre el Camino Real sino en una ladera». Digno de mención es que las aldeas en torno a Santa Elena se organicen sobre una trama circular: Miranda del Rey, la Aliseda y Cortijada Nueva se encuentran sobre una circunferencia de un radio de 4.000 metros y solamente Las Correderas se hallan en un radio de 300 metros más, porque la aldea se había situado entonces, aunque sobre el Camino Real, en el Arroyo de Pedriza Blanca<sup>70</sup>. A partir de este esquema Tyrakowky, basándose en el estudio del *«Fuero»*, apunta una idea que yo había esbozado anteriormente partiendo del estudio de los tratados económicos sobre el tráfico del trigo: existe, en el proyecto de Sierra Morena y Nueva

Andalucía, una preocupación por diseñar el paisaje que no sólo se explica situando el conjunto de las aldeas sobre la circunferencia sino que, además, viene dado al disponerse las poblaciones sobre ejes perpendiculares que recorren el territorio y organizan una segunda trama espacial, reticular. Y si la organización de los núcleos en la red radial servía para analizar la organización administrativa de Sierra Morena, ahora la existencia de estos ejes determina el trazado urbano; en este sentido, Tyrakowsky apunta la dependencia existente entre el diseño de las plazas (su orientación y su carácter de espacio abierto o cerrado) y la dirección de estos ejes. Existen diferencias en el trazado entre las propuestas de Sierra Morena y las concebidas en las poblaciones de Nueva Andalucía. Las aldeas de la primera normalmente son agrupaciones de unas pocas casas en torno al camino que evitan la idea de un desarrollo lineal creando un espacio abierto, embrión de la plaza, mediante un repertorio de recursos que se utilizan repetidamente, partiendo siempre de la disposición de las casas, abriéndose o cerrándose. Así sucede con el ochavo en la Aldea de los Ríos, Aldeahermosa y en la Aldea de la Cruz, en el retranqueo existente en las alineaciones de Magaña, en Correderas o Carboneros, o con el achaflanado de los extremos de las hileras que se utilizan en la Mesa y se repiten en Acebuchar. En otras aldeas de menor tamaño, las viviendas se agrupan en hilera recta como ocurre en Miranda del Rey, El Porrosillo, Seiscasas o Aldea del Rey. Por el contrario, en Guarromán o Montizón se forma la Plaza Mayor frente a la Iglesia quedando abierta hacia el camino principal que la cruza. El trazado de Las Navas, sin duda más complejo, se estructura a partir de un eje que sigue la dirección del Camino Real, y las edificaciones se alinean en dicho camino, a excepción del pósito, para el cual se forma una

156

157

67. El informe remitido por Pérez Valiente, en 1769, sobre los límites de las nuevas poblaciones es especialmente importante porque comenta el estado de la situación, en dicho año, de cuatro problemas bien concretos: el amojonamiento de nuevas poblaciones; la instrucción y Fuero de población; el amojonamiento de las poblaciones nuevas y antiguas y la legalización por tres escribanos de Linares. El deslinde de las poblaciones a partir de la mojonera es, como ha estudiado Carlos Sánchez Martínez (op. cit.,

págs. 10-13), uno de los temas más importantes: «en el momento en que se realizan los deslindes, junto al abogado de los Reales Consejos, D. Pablo Antonio Collado, estaban presentes el ingeniero D. Gabriel Frean de St. Germain (solo durante la Intendencia de Olavide) un agrimensor, un perito, un cabo y tres soldados del regimiento de Caballería de España y representantes de la localidad antigua con la que se deslindan las poblaciones. También asistían algunos de los comandantes de las colonias».

68. A.I.L.N., Inquisición, leg. 3.607. García Cano comenta (op. cit., pág. 41) el número de colonos llegados hasta julio de 1767. Esta información corresponde a la *«lista de colonos, con expresión de su patria y circunstancias»*, antes mencionada en la que se especifica la edad, estado y religión de los futuros pobladores. En carta de Blin a Olavide (siempre en el mismo legajo) destaca no solamente el plan de las nuevas poblaciones existentes, sino que detalla también el número de individuos que

hay en cada punto, el de raciones de pan que se repartían a diario, así como específica, en varias columnas, los individuos que se asentaron en un principio, los que llegaron después, los que desertaron o murieron y, en suma, el total de los actuales. Daba, además, una importante relación de los gastos realizados hasta el momento, detallando muy particularmente cada una de las partidas. Existe también otra importante relación no consultada hasta el momento por los estudiosos y que se encuentra en la Biblioteca

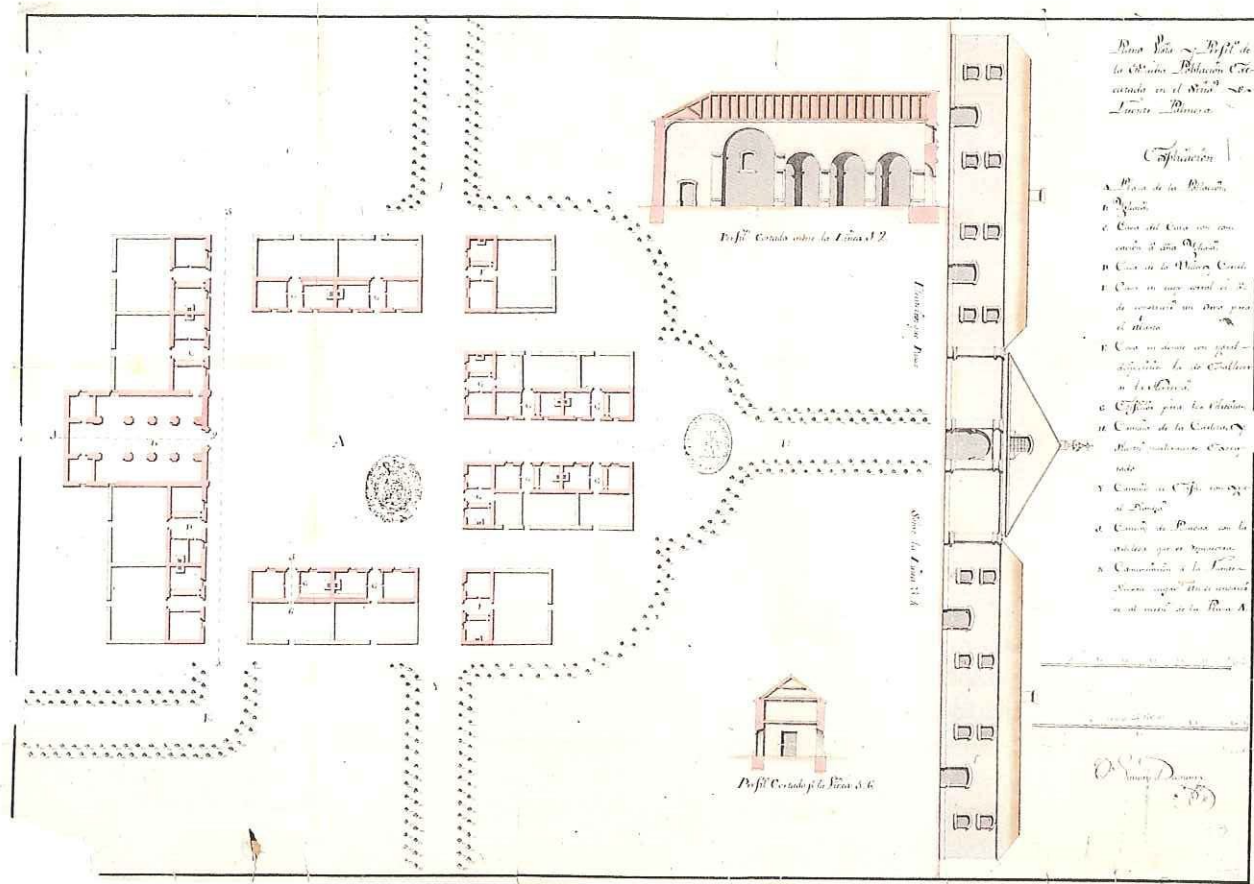
Central Militar (núms. 4.151 y 4.133) fechada en 1768 y en la que se informa del número de habitantes y estado de las poblaciones en aquellos años.

69. Konrad Tyrakowski: *«Principios del ordenamiento espacial al colonizar la Sierra Morena entre 1767 y 1835: un análisis geográfico»*, en *«Las Nuevas Poblaciones de*

*Carlos III en Sierra Morena y Andalucía»*. Córdoba, 1985, págs. 75-90.

70. Ibid., pág. 78.





Frente y perfil de la Nueva Población de Fuente Palmera. Simón Desnaux. s.f. S.H.M.

plaza rectangular. Lo más original es cómo la calle recta culmina en una plaza de planta dodecagonal, y la fachada de la iglesia preside esta simetría. El camino se divide en dirección a Linares o a La Carolina, y para ordenar esta bifurcación se recurre a la geometría, justificándose el polígono regular de 12 lados como el más idóneo al permitir disponer tres fachadas a la plaza, ocupando cada una de ellas tres lados del polígono, dejando otros tres lados como bocacalle.

El estudio espacial de las poblaciones a partir de dos ejes ortogonales y la red de asentamientos, hace que Tyrakowsky formule una arriesgada interpretación al considerar que un elemento formal, el trapecio, se convierte en módulo de composición en el diseño de las plazas en las poblaciones de Sierra Morena y Nueva Andalucía «... el exágono, entendido como forma de malla de la red de asentamientos, hay que interpretarlo como combinación de dos trapecios isósceles, cuyos lados

paralelos más largos coinciden. El que la forma geométrica del trapezio sea el elemento básico empleado específicamente y sistemáticamente en el ordenamiento espacial, es mostrado durante su repetido empleo: como trapezio simple en la traza de las correderas y en los nichos de jalonamiento de La Carolina; como trapezio doble, con el lado largo común, es patrón de asentamiento en torno a Guarromán y Carboneros; como trapezio doble, con los lados largos paralelos, en la plaza de La Carolina, en otra igual de Aldeahermosa y en las trazas de los ríos, los pueyos y la escolástica; como trapezio doble, con los lados cortos paralelos, en las plantas de Martín Malo, La Mesa, el Acebuchar y el Barrio de la Aldea (antiguamente Portazgo) de Santa Elena; como trapezios cortados y reducidos en las trazas de el Arquillo, la Isabela y la aldea Barra Santa Elena; como combinación caprichosa de tres trapezios, en las Navas de Tolosa»<sup>71</sup>.

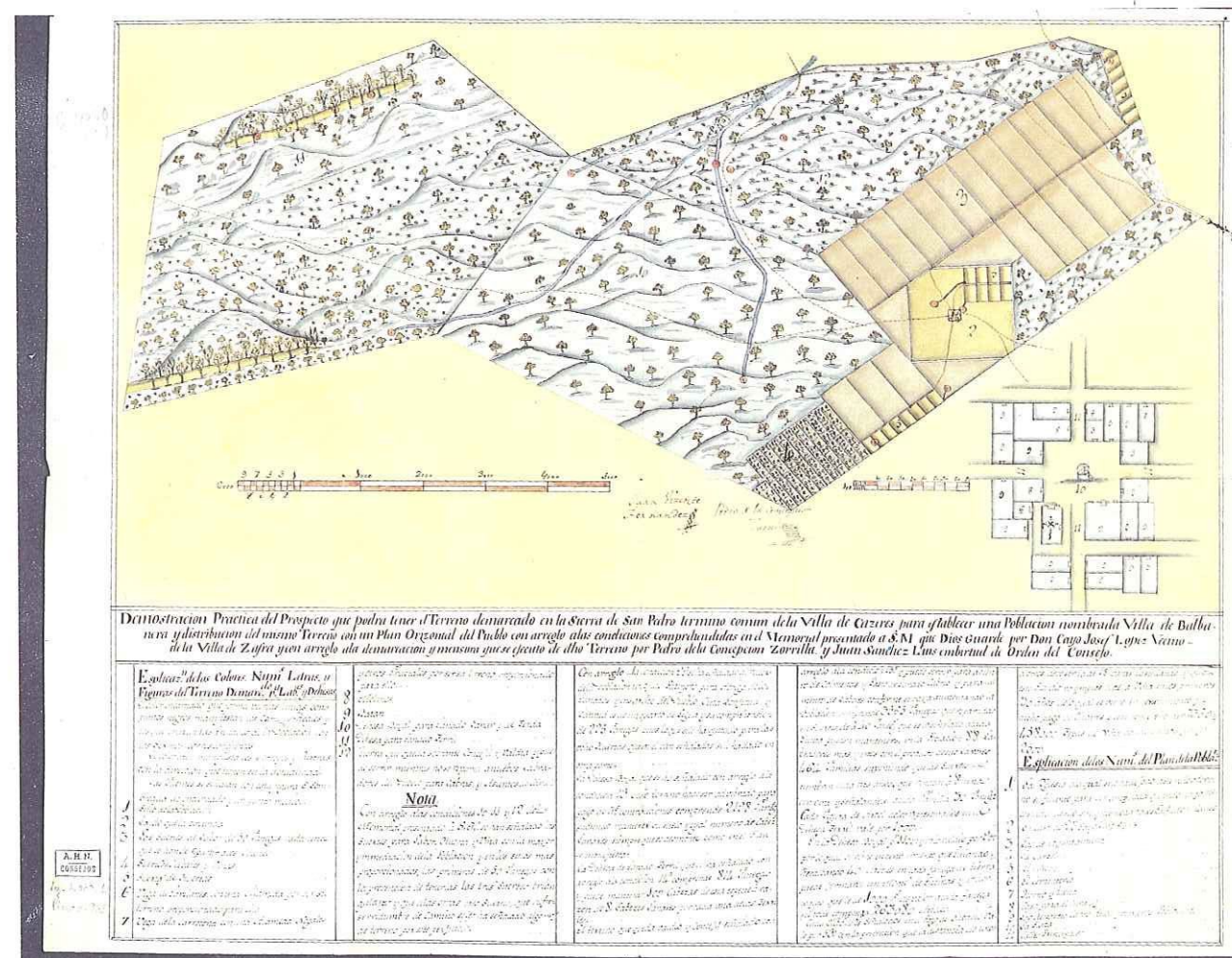
A partir de este punto señalaba cómo las plantas de

71. Ibid., pág. 82. Bernaldo de Quirós, op. cit., pág. 42, señala como la colonización no se desarrolló de una sola vez, sino progresivamente, si bien en un breve período. Primero

fueron las dos nuevas poblaciones de Sierra Morena por la vertiente andaluza; inmediatamente después el desierto de la Parrilla y más tarde el de la Moncloa. Por

último, y volviendo a Sierra Morena, Almuradiel por la vertiente castellana. Cuando el plan colonizador prosperó, La Carolina, cabeza de las colonias de Sierra Morena, se

convirtió en capital general, con residencia del Intendente, creándose una subdelegación en la Real Carlota, cabeza, a su vez, de las colonias de Andalucía.

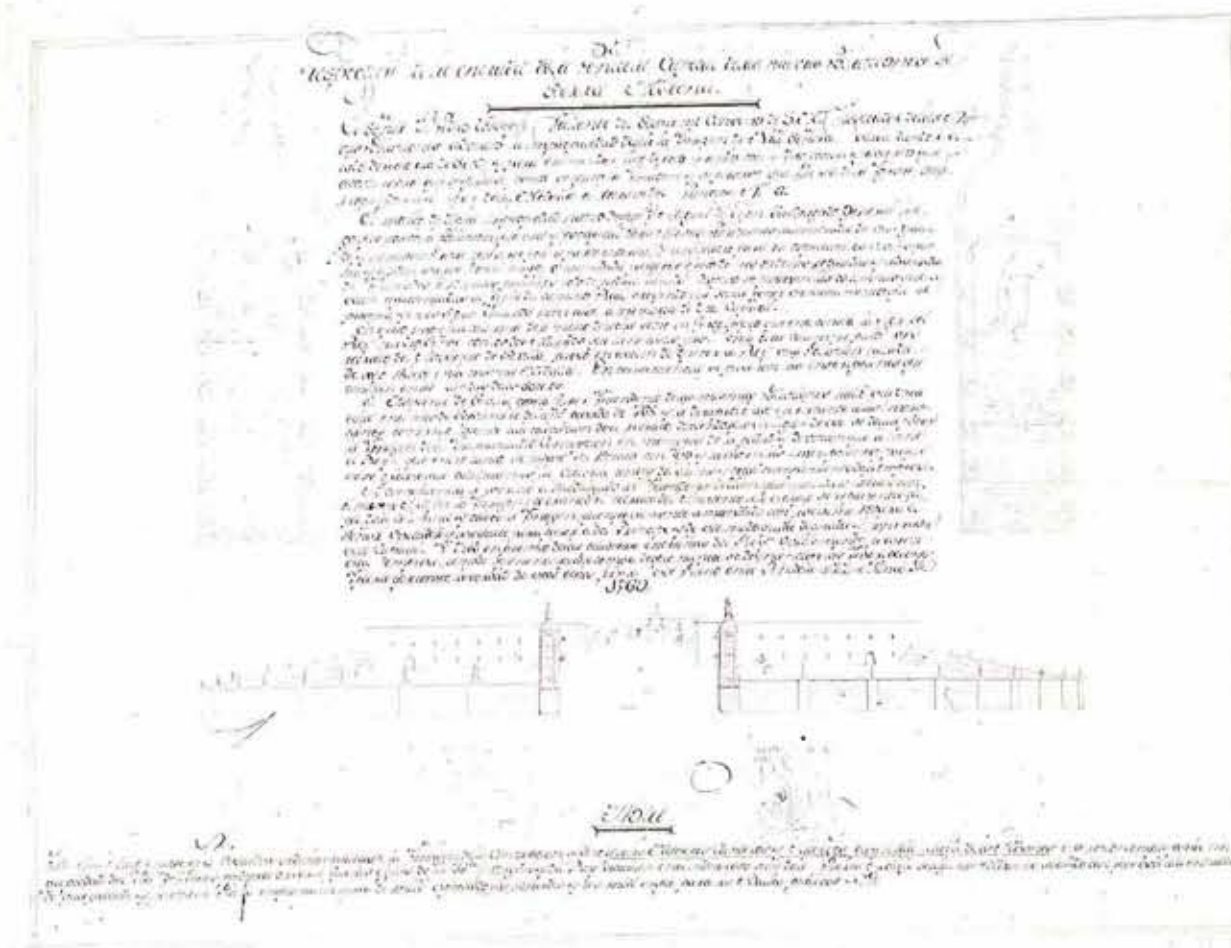


Terreno demarcado en la Sierra de San Pedro para establecer la villa de Valbanera. A.I.N.



las plazas debían valorarse desde la voluntad de organizar un espacio de orden superior en el cual las aldeas fuesen vértices de posibles exágonos y cuyo centro lo constituía precisamente la feligresía o Consejo, el cual, a su vez, debía igualmente ser vértice de otro exágono cuyo centro sería bien la Intendencia, bien la Subintendencia. Analizaba como dos parroquias, las ya citadas Carboneros y Guarromán, podían ser vértices opuestos de un exágono compuesto además por las aldeas de Martín Malo y la Mesa, y simétricas a ellos al Atico y Arellanos. El problema se planteaba, para el ingeniero responsable, en dónde situar y cómo trazar las plazas en cada población: apunta Tyrakowsky en qué modo las aldeas debían valorarse como elementos de tránsito sobre el camino mientras que, por el contrario, las plazas de las feligresías o Consejos, poblaciones de orden superior dentro de la clasificación cualitativa de la ordenación del territorio, de Carboneros o Guarromán eran plazas cerradas. Destacaba cómo la plaza de Santa Elena era cerrada, puesto que el lugar se entendía como parroquia, y establecía una referencia al señalar cómo, desde el llamado Cerro de la Cruz, todas las parroquias dependientes de La Carolina se disponían como puntos de una circunferencia trazada con un radio de 4.500 metros, quedando las aldeas fuera de esta circunferencia aunque situadas siempre concéntricas respecto al trazado inicial; y el recurso que aparece en las aldeas o feligresías de abrir a intervalos el espacio en calles principales existe también en La Carolina, donde se cuenta con todo el repertorio de soluciones establecidas: entradas achaflanadas, plazas circulares y ochavas, plazas Mayores o juegos con alineaciones que voluntariamente se retranquean... Quizás existiese, aceptando la hipótesis del establecimiento de los ejes y de la idea de la

comunicación visual, la pretensión que comenta Tyrakowsky por ordenar las plazas a partir de estos módulos trapezoidales. Sorprendentemente esta voluntad de diseño aparece en poblaciones que carecen, en su gran mayoría, de forma urbana y, donde se enfatiza tan sólo el espacio de la plaza: entiendo que la preocupación del responsable del plan no era dar una imagen formal al núcleo urbano, y ésta es la contradicción del diseño de Desnaux para Fuentepalmera, y sí, por el contrario, ajustar la forma de la población a su función; por ello muchas de las localidades sorprenden por su imagen: un conjunto de viviendas dispuestas a lo largo de una calle/camino, lo único aparentemente excepcional, como ejemplo de diseño, es el tratamiento que recibe la plaza que se abre sobre el camino, precisamente porque pone en relación la población con el gran proyecto económico. ¿Por qué destaco la palabra *aparentemente* y cuál fue, en mi opinión, la realidad del trazado? Entiendo que en este punto es necesario iniciar una reflexión sobre la vivienda que se traza y construye, tanto en una como en otra zona, y en este sentido el dibujo de Desnaux para Fuentepalmera contenía un dato importante que no ha sido valorado: tras observar cómo la traza de la población no se corresponde con la realidad que dibujó Ampurias (a los 30 años casi de la idea original) poco se ha comentado sobre qué pervivía, en 1794, del diseño original: no sólo la disposición en planta de las viviendas sino, además, el hecho de que todas las casas de colonos de la población adoptasen idéntica solución, configurándose los bloques como resultado de la repetición del módulo, desde la célula se define el bloque y desde éste se configura el núcleo urbano. Entiendo entonces que la intención de diseño urbano existió (a pesar de que Tyrakowsky, en su trabajo, no acepte esta idea y limite el diseño de la



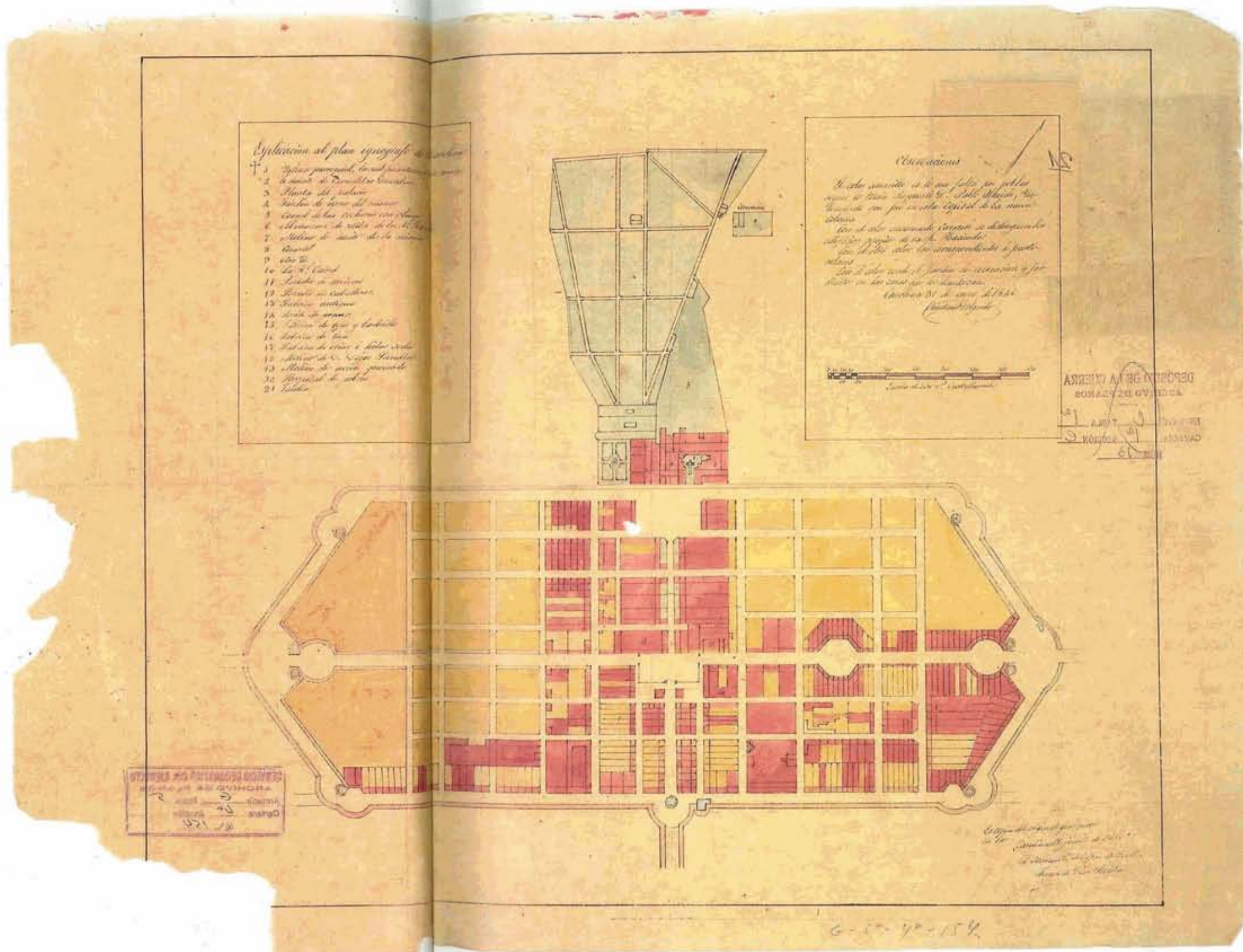
Perspectiva a la entrada de La Peñuela, capital de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena. 1769. A.H.N.



población a la disposición de la plaza respecto al eje visual) al margen del trazado que se dé a la plaza, consistente precisamente en decidir la organización de los bloques, en ajustar el número de viviendas por bloque o en definir, como sucede en algún caso, la existencia de calles interiores para ganado, que reflejan un saber y una preocupación por la actividad de la ciudad que supera, por su racionalidad, por su modernidad podríamos decir incluso, la idea de un trazado formal basado en la originalidad de una planta, en la singularidad de una imagen urbana. La intención de diseño aparece tan sólo en algunos de los planos; al estudiar, poco más adelante, el sentido y origen de esta tipología de vivienda intentaré explicar cuál es la referencia de ciudad que se establece y cómo los ingenieros militares supieron desarrollar, y ajustar, la propuesta. El anterior planteamiento sobre el trazado de las poblaciones puede aceptarse en cualquiera de las feligresías, consejos o aldeas de Sierra Morena o Nueva Andalucía, sin embargo, el estudio de La Carolina, capital de la colonización y sede del Intendente, plantea problemas de naturaleza bien distinta y por ello, hace ya algunos años, don Fernando Chueca comentaba el trazado de la población destacando lo que era para él ejemplo de ciudad barroca<sup>72</sup>; la presencia de los dos ejes de acceso a la población (uno, que desde la Plaza circular conduce a la Plaza principal; el otro, perpendicular, desde el Palacio del Intendente atraviesa la Plaza en dirección sur, hacia las *suertes*) configuraban un trazado barroco al valorarse la ciudad desde la idea de los ejes y de la perspectiva. Debo decir que, en un principio, la rotunda afirmación de Chueca Goitia hizo que se pusiesen en duda las hipótesis anteriores; sin embargo, una reflexión paralela me lleva a proponer, a riesgo de equivocarme, una idea distinta sobre el trazado de

Explicación del mapa ignográfico de La Carolina. 1846 (copiado del plano original). S.G.E.

72. F. Chueca Goitia: «La época de los Borbones», en «Resumen histórico del urbanismo en España», Madrid, 1968, pág. 237.



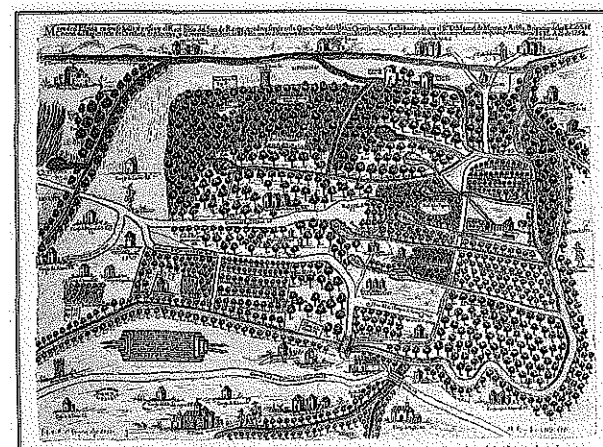


La Carolina. Si en el primer momento de la colonización se establecieron tres núcleos urbanos en la vertiente andaluza de Sierra Morena (en 1768 se inició la ordenación del *deiserto* de la Parrilla, poco más tarde, el de la Moncloa trazándose, además, la población de Almuradiel en la vertiente castellana) en 1770 Olavide proponía abandonar las poblaciones de Rumbler, Magaña y Aldeaquemada argumentando que los terrenos no eran apropiados<sup>73</sup> y proponiendo, además, reducir el vecindario de Luisiana, Parrilla y La Carlota por haberse ocupado terrenos de pueblos vecinos, siendo necesario restituir éstos a sus legítimos dueños. Que hubiese errores en la ubicación de algunas poblaciones o que se propusiese reducir el tamaño de otras explica cómo y por qué puede crecer La Carolina: cabeza de la Intendencia, lo que en su momento se denominó La Peñuela debido a asentarse sobre un pequeño Convento de Carmelitas situado en la población de dicho nombre, al poco cambió su nombre, convirtiéndose en Capital con residencia del Intendente y fijándose, al plantearse la división de Sierra Morena y Nueva Andalucía, una Subdelegación en La Carlota.

El hecho de que La Carolina se proyectase desde la idea de una ciudad capital de nuevas poblaciones, donde el carácter administrativo y jerárquico debía primar, implica que el trazado de la población no se entienda desde la funcionalidad económica que caracteriza a las aldeas o feligresías y si desde un parámetro nuevo como es la idea de ciudad-capital, de ciudad representativa, residencia tanto del Intendente como de los artesanos que vivían en Sierra Morena: ello obliga a entender la idea con la que Olavide, cuenta Polo de Alcocer, formó el sistema directivo de todas las poblaciones «... puso en La Carolina y en La Carlota subdelegados bajo su autoridad; en ambos puntos situó una contaduría de

intervención con su pagaduría, y el número competente de oficiales pagados por la tesorería del ejército de Sevilla; esta estructura se complementaba con la establecida en los Consejos: en cada punto de población puso un empleado con el título de Comandante Civil a cuyo cargo corría la dirección de su distrito; designó un *fiel de fechos* en cada uno de estos puntos que fuese al mismo tiempo sacristán y maestro de escuela; nombró alcaldes pedáneos con sujeción al Comandante Civil y a éste y a ellos les dio sus respectivas instrucciones; estableció alguaciles ordinarios que al mismo tiempo eran guardas de campo excepto en las capitales de los dos grandes departamentos, en los cuales añadió aguaciles mayores, guarda almacenes de efecto para las obras y puso defensores de huérfanos menores. No puso ni hay hoy día ayuntamientos por innecesarios. El Gobierno en grande lo llevaba Olavide por medio de subdelegados, teniendo cerca de sí para su despacho una pequeña secretaría: para enlazar la Superintendencia al Gobierno Supremo de la Corte, determinó la Ley de Fuero que en todo lo de justicia se entendiese el Superintendente con el Consejo de Castilla, sala suprema de gobierno, y en todos los demás con el Ministerio de Hacienda». No he encontrado, en los diferentes archivos, documento gráfico ni tampoco descripción literaria que detallase el trazado inicial de la que fue Capital de las nuevas poblaciones de Sierra Morena y Nueva Andalucía; en el Archivo Histórico Nacional existe un dibujo en el que se aprecia, con una perspectiva, como era La Peñuela en los primeros momentos de la colonización: impreciso y con poca definición, a pesar de ello entiendo pueden formularse dos sugerencias, en primer lugar, las viviendas que se observan en el dibujo son todas idénticas si bien la solución es distinta a la tipología existente en los núcleos rurales, lo que significa no sólo que las

viviendas de colonos eran distintas de las de los administrativos, sino que concibieron diferentes tipos de casas según el poseedor de la misma. En segundo lugar, observando el dibujo, vemos cómo la parte ya construida de la población corresponde a la zona situada entre la Plaza y la Iglesia, lo que explica la existencia de un primer núcleo urbano a partir del cual la ciudad se desarrolló. Al releer detenidamente la memoria histórica de Polo de Alcocer, existe un párrafo que pocas veces ha sido valorado por los historiadores «...podría preguntarse a Ondeano por qué no completó la fundación de La Carolina según su plano topográfico, y no que se la dejó a medio hacer con una policía material herionda, gran parte de la cual desterró su sucesor don Tomás Carvajal». La información que ofrece Polo de Alcocer en este sentido es terminante: el plano de La Carolina quedó inconcluso respecto al proyecto topográfico. La idea de esta población como ciudad que crece entiendo es imporante: tendría sentido a la vista de los cambios existentes en ciertas poblaciones y dados los informes que remite Olavide sobre aquellos colonos, que desconociendo las labores de la agricultura, pasaron a la Capital para desarrollar su actividad como artesanos. Quizá por ello, y, al mismo tiempo, porque se esperaba que en esta población pudiesen afincarse muchos de los españoles que ya iniciaban la emigración hacia Sierra Morena, surgieron propuestas de fábricas, plantíos de morera y otras actividades que requerían un posible desarrollo de la ciudad; pero basta, en este sentido, ver los planos conocidos, los informes de Olavide o las descripciones de Polo de Alcocer para comprobar que, a diferencia de cualquier otro núcleo de Sierra Morena, La Carolina es una ciudad en continuo crecimiento y, lo que entiendo más importante, su desarrollo se ajusta a un diseño



Mapa del estado en que se halla... el Real Sitio del Soto de Roma. Manuel de Morón. 1752. A.G.S.

concreto, por lo que se hace evidente que desde el primer momento se trazó un plano rígido de la población, ajustado a un diseño formal, cuya trama urbana se fue sucesivamente ocupando y consolidando. Por la matrícula de población sabemos que el casco de La Carolina tenía, en 1779, 271 viviendas; además había 196 casas dispersas, de las cuales 40 se encontraban abandonadas, lo que representaba un total de 2.128 habitantes; un año más tarde, en 1780, en el casco residían 1.519 personas y fuera del casco 429; la diferencia existente en el número de vecinos entre La Carolina y poblaciones como Navas de Tolosa o Santa Elena era evidente; Luis Coronas ha estudiado, partiendo de documentación eclesiástica, el número de colonos que residían en las nuevas poblaciones y, frente a los datos citados de La Carolina, ofrece los siguientes del resto de los núcleos urbanos: en 1779 Las Navas de Tolosa tenía en su casco 35 casas que albergaban a 54 familias y su población dispersa estaba compuesta por 45 familias (483 habitantes en total); el casco urbano de Guarromán estaba habitado, en el mismo año, por 35 familias y el total de la población dispersa era de 160 familias o, lo que es lo mismo, 715 individuos... en síntesis, y como señala Coronas Tejada, de 5.481 habitantes registrados en Sierra Morena en 1770, 2.128, casi la mitad, residían en La Carolina<sup>74</sup>. Necesariamente La Carolina debía ofrecer una imagen de ciudad cerrada y, al propio tiempo, parece absurdo pensar que dentro del esquema del urbanismo de la Razón pudiese concebirse una ciudad que se extendiese, en términos de mancha de aceite, indefinidamente: por ello se intuye, al estudiar los planos de la población y tener presente

73. «Consulta hecha a S.M. sobre las poblaciones de Sierra Morena...», 1770. B.N., Mss., Sala de Miguel de Cervantes, núm. 10.733.

74. Luis Coronas Tejada: «Los colonos de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena según documentación eclesiástica», en «Las Nuevas Poblaciones de Carlos III en

Sierra Morena y Andalucía», Córdoba, 1985, págs. 115-131. Ver igualmente, sobre la población en Sierra Morena y Nueva Andalucía, García Cano, op. cit., págs. 115 y 269, en el

cual da el número de colonos de las nuevas poblaciones de Andalucía hasta fin de febrero de 1769.



su evolución, que su crecimiento significa la voluntad por consolidar una trama definida; no parece difícil, a la vista de fotografías aéreas, proponer cuál tuvo que ser aquella: ciudad cerrada, limitada por una alameda en la que se organizan, tal como sucede en la parte construida, plazoletas y espacios abiertos, la ciudad se encuentra dividida por los ejes ortogonales que comentaba Chueca que no son en realidad caminos de acceso a la ciudad sino elementos que ponen en comunicación el Palacio del Intendente con el ingreso a las huertas y, perpendicularmente, comunica las dos pequeñas plazas circulares de la población. En este sentido he comentado la importancia que tiene un plano fechado en 1846 que se encuentra en el Servicio Geográfico del Ejército<sup>75</sup>, copia, se nos dice, de otro que se encontraba depositado —en tiempos de Olavide— en el Archivo Municipal de La Carolina, está firmado por Cayetano Delgado y Juan de Dios Sevilla. El plano demuestra de qué manera el diseño de La Carolina, lejos de entenderse desde los supuestos barrocos enunciados por Chueca, muestra su coherencia con toda la tratadística del XVIII y valora la nueva población como ciudad cerrada, como ciudad-servicio, cumpliendo así su función de ciudad-capital administrativa que anteriormente he comentado.

166 Con motivo del I Congreso de las Nuevas Poblaciones presenté aquel plano y comentaba, a la vista de fotografías aéreas, cuál pudo ser el trazado original de la población: con posterioridad, el equipo encabezado por Sánchez Fernández ha estudiado, en su trabajo *«Proyecto y desarrollo de La Carolina»*<sup>76</sup>, el mismo plano llegando a conclusiones similares partiendo no ya de la reflexión sobre la arquitectura de la ilustración y sí, por el contrario, de la idea de ortogonalidad en la composición urbana, estudiando los antecedentes

existentes en las ciudades obreras para la construcción de las pirámides de Egipto, la cuadrícula hipodámica, o el *castrum* romano.

Las poblaciones de Nueva Andalucía

Si lo anterior se refiere, fundamentalmente, a las nuevas poblaciones de Sierra Morena, la colonización de Nueva Andalucía discurrió de forma similar; el 30 de abril de 1768, Olavide se dirigía a Campomanes exponiéndole la conveniencia de repetir el proyecto colonizador en tierras próximas a la despoblada villa de San Sebastián de los Ballesteros, en el término de La Rambla, allí donde los jesuitas expulsos habían tenido un cortijo que juzgaba adecuado para el establecimiento de los colonos. A estas tierras, comentaba, se podrían añadir otras muchas de baldíos de Córdoba, Ecija, La Rambla y otras poblaciones, en las que podrían establecerse «... felices colonias que serían muy útiles por estar también en el camino de Madrid y por tratarse de zonas despobladas que era de gran interés su repoblación, pero además», añadía «por ser un territorio situado en el interior de Andalucía, sería muy conveniente establecer allí una colonia inteligente y aplicada, que diese a los naturales del país un ejemplo vivo de aplicación y sus prácticas de mejores métodos de cultivos contribuirían a restaurar la agricultura»<sup>77</sup>. El segundo proyecto se planteó pues entre el llamado *desierto* de La Parrilla, Córdoba y Ecija, existiendo un tercero entre Ecija y Carmona, en el llamado *desierto* de la Moncloa; como he mencionado al tratar sobre la llegada de los colonos alemanes (y sobre cómo éstos se dirigieron hacia Sierra Morena) en mayo de 1768 Olavide comunicaba a Miguel de Arredondo, Intendente de Córdoba, la decisión del Consejo de establecer una nueva población en La Parrilla, por lo

cual pedía a Arredondo siguiera en su puesto para cooperar. Esta nueva colonización, separada por más de 150 kilómetros de La Carolina, se denominó Nuevas Poblaciones de Andalucía; en La Parrilla, y más allá de la cuesta del Espino, se establecieron las poblaciones de Nueva Andalucía: primero con la fundación de la Real Carlota, en la carretera, así como un grupo de aldeas más o menos internadas y San Sebastián de los Ballesteros y Fuentepalmera. Ponz, en su *Viaje*<sup>78</sup>, cita como construidos los núcleos de Mangonegro, a tres leguas de Córdoba, en dirección a Ecija, y antes, por consiguiente, La Carlota. Por último, y en el despoblado de la Moncloa, se organizó sobre el Camino Real, junto con sus pequeñas aldeas, La Luisiana<sup>79</sup>. En 1768 hubo un reconocimiento del terreno para estudiar su ordenación, y gracias al informe que Olavide envió al Subdelegado de las nuevas poblaciones, Fernando de Quintanilla, conocemos la relación de los mismos a colonizar en La Parrilla<sup>80</sup>: después de haber recomendado a Campomanes los baldíos de Ecija, las Ramblas y otros puntos, dispuso que un medidor levantase el término de La Parrilla hasta su encuentro con el río Guadalquivir, para ello nombró a Antonio Salcedo (asignándole como ayudante otro medidor, un cordeador y tres peones), cuyo informe remitido a Olavide, es importante no sólo porque destaca haber medido ya

9.000 fanegas «... de buena tierra» en las cuales se podrían llegar a configurar hasta 24 poblaciones, sino porque detalla el procedimiento seguido para fijar el tamaño y número de viviendas de la futura población<sup>81</sup>. Consecuente con la instrucción XXVI del *«Fuero»* que señalaba cómo «... según se vaya haciendo el señalamiento de la demarcación, hará levantar su mapa o paño de pintura del que se remitirá unduplicado al Consejo» el entonces Director de Fuentepalmera, Simón Desnaux, pidió en diciembre de dicho año a Olavide se enviase a Nueva Andalucía a los ingenieros encargados de los levantamientos —Casimiro Isaba, recientemente destinado, y Joseph González de Terminor— e informaba, al mismo tiempo, haber levantado él mismo un plano de Mancheta; en 22 de enero de 1769 se presentaba en Fuentepalmera, donde se estableció, el ingeniero Joseph González de Terminor del cual sabemos que venía desde Orán, donde había trabajado con Joseph Dufresne<sup>82</sup>. La nota erudita tiene evidente interés puesto que Reese, en sus estudios sobre la arquitectura en Sierra Morena, señalaba como Isaba pudo ser uno de los ingenieros responsables del plan de Sierra Morena, y ahora vemos cómo éste sólo llegó en 1769, cuando ya se encontraba definido el proyecto. García Cano, en su importante trabajo sobre la colonización en Nueva Andalucía, estudia los

167

75. S.G.E., Archivo de planos, Provincia de Jaén: *«Explicación al plan ignográfico de La Carolina»*, por D. Cayetano Delgado y D. Juan de Dios Sevilla, del

cuerpo de S.M.

76. J. Javier Sánchez Fernández; Carlos Sánchez Martínez. Seminario de estudios carolinenses:

*«Proyecto y desarrollo de la Carolina, Capital de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía»*, en *«Las Nuevas Poblaciones de Carlos III en Sierra Morena y*

*Andalucía»*, Córdoba, 1985, págs. 311-336.

77. A.H.N., Inquisición, leg. 3.607. Conocemos el informe que Fernando

Quintillán, Subdelegado de las nuevas poblaciones, envió a Olavide después de reconocer el terreno donde podía ubicarse Fuentepalmera (la lista inicial de los terrenos a colonizar para las poblaciones de Nueva Andalucía aparece siempre en A.H.N., Inquisición, leg. 3.607).

78. Antonio Ponz: *Viajes por España*, tomo XVII, carta IV, núm. 10.

79. García Cano, op. cit., pág. 28, n. 27.

80. A.H.N., Inquisición, leg. 3.607.

81. A.H.N., Inquisición, leg. 3.607. A finales de 1767 Antonio José Salcedo había medido el sitio de la Parrilla, según consta en carta dirigida a Olavide. En el 9 de enero de 1768 le recordaba al Superintendente como las labores de elección de la Parrilla, que podían llegar hasta el Guadalquivir, no habían podido terminarse a causa de haber caído enfermo y, a pesar de haber empezado el 9 de noviembre pasado, llevaba ya medidas 3.000 fanegas y señalados seis sitios de buena tierra y aguacero para formar seis pueblos.

Daba además noticia de que le quedaba mucho por medir y, teniendo en cuenta la adversidad de las circunstancias climatológicas, pedía le nombrara tres medidores más con el fin de aligerar la carga. Siempre en el mismo legajo encontramos otra carta de Salcedo a Olavide en la que señala como el 9 de agosto de 1768 llevaba ya medidas 9.000 fanegas de buena tierra, con las cuales se podían conformar 24 poblaciones en el futuro.

82. Horacio Capel, *Los ingenieros militares en España, siglo XVIII*, op. cit., cita (pág. 156) la actividad de Dufresne en Orán y señala como en 1771 realizó un *«Mapa general y breve descripción que comprende las 80 leguas de los nueve partidos que componen la costa del reino de Granada»*. Si esto es cierto debemos pensar entonces que su actividad en Sierra Morena fue corta puesto que apenas sí duró entre 1769 y 1771.



cálculos que realizó Olavide para la construcción de las viviendas y señala cómo se establecieron 2.600 rollizos (pinos de tierra) de seis varas como necesarios para la edificación de 200 casas, instando a Arredondo para que buscara maestros tejeros que hicieran hornos para fabricar teja. A finales de 1768, esto es cuando llega Isaba, estaban ya construidas en Nueva Andalucía 171 casas, se estaban fabricando 181 y quedaban por fabricar 291<sup>83</sup>. El funcionamiento de las colonias en Nueva Andalucía fue idéntico al de Sierra Morena debido a que en ella se encontraba la Subdelegación (al frente de la cual estaba el Subdelegado, residente en La Carlota) y en julio de 1768 fue nombrado para este cargo Fernando Quintillán. Se estableció que, en Nueva Andalucía, se crearan cuatro poblaciones principales: La Carlota, que era la capital, tenía como aldeas a Aldea de Quintana, Pettit Carlota, Garabato, Fuencubierta y Pinedas; San Sebastián de los Balleteros; Fuentepalmera, con las aldeas de Herrería, Peñalosa, Villar, Ventilla, Ochavio, Villalón, Silillos y Fuente Carreteros y, por último, La Luisiana con las aldeas de Campillo, Montillos y Cañada Rosal. Los primeros colonos se establecieron en San Sebastián de los Balleteros, aprovechando la ventaja que suponía utilizar las edificaciones del Cortijo jesuítico<sup>84</sup>, con una considerable extensión de tierra

ya roturada. Gracias al estudio de Isabel García Cano conocemos la situación de esta Subintendencia en octubre de 1769, al detallar el número de lugares y aldeas existentes<sup>85</sup>, el de casas acabadas en cada una de ellas, el de iglesias o capillas, el de hospitales, posadas o mesones; cuántos colonos extranjeros y españoles residían (689 colonos en La Carlota; 101 en Fuentepalmera; 54 en La Luisiana y 42 en San Sebastián de los Balleteros lo que suponía un total, en octubre de 1769, de 866 personas); el de arroyos, fuentes, pozos y saneamientos; las fanegas cultivadas o los pies de viñas plantadas en esos años... En poco tiempo hubo un singular crecimiento y San Sebastián de los Balleteros, Fuentepalmera y La Luisiana contaban respectivamente, en 1770, con un total de 58, 178 y 156 *suertes* (además de existir 220 en La Carlota)<sup>86</sup>. Pero para conocer el total de la población residente en esta subintendencia sería necesario tener presente, además, el retén de militares extranjeros y españoles que residían en estas poblaciones para proteger a los colonos de posibles ataques de los habitantes de pueblos próximos. Sin duda la construcción de las poblaciones de Nueva Andalucía se realizó a partir de la experiencia de Sierra Morena<sup>87</sup>: por los informes enviados tanto por Olavide a Aranda como por los remitidos por Quintillán, conocemos cómo en 1770 todos los

lugares estaban ya compuestos de corto número de casas (desde 12 el menor hasta 40 el mayor), si bien precisa que en éstas sólo deberían vivir el cura, médico y artesanos, junto con los labradores que tuvieran su *suerte* inmediata a la población, mientras que todos los demás deberían vivir en sus parcelas aunque estuviesen dispersas, para lo cual se les fabricaba sus casas en ellas; «muchas de ellas», dirá, «están ya hechas y muchas más están a medio hacer y las restantes procurarán adelantarse lo posible al verano que viene con deseo de acabarlas en él»<sup>88</sup>. La fortuna de algunas de estas poblaciones fue varia, aunque siempre reflejaban idéntica organización: en cada una se nombraba un inspector que había de ser, con los colonos «... padres de todas aquellas familias que vivieran en medio de ellos, y no sólo cuidar de darles su pan para que lo recibieran sin distinción ni pérdida de tiempo; no sólo componían sus quimeras, los enviaban al hospital cuando estaban enfermos, avisaban de los muertos, nacidos y deserciones, sino que llevaban también toda la economía y gobierno inmediato, único medio de poner claridad en las operaciones y oficinas, obligándoles a ir todos los días por tandas alternativamente a las suertes de todos»<sup>89</sup>. Fuentepalmera configuró su término con los baldíos de Ecija, Hornachuelos y Almodóvar y en informe que remite, en 1768, Quintanilla a Olavide, se señala

la posibilidad de ubicar en aquella localidad 300 colonos. Quizá por ello el Superintendente escribiera a Madrid «... el ajuste de la operación esta hecho y toda la pena dada. Que ahora no queda otra cosa que los colonos vayan habitando sus tierras. Yo tengo esperanzas muy vivas que si Dios se digna proteger esta empresa y no entran calamidades contra ella, sino cosechas corrientes, hemos de tener la satisfacción de tenerla llevada a su fin deseado»<sup>90</sup>. El principal problema que tuvo Olavide, en los primeros momentos, fue la falta de cualificación e interés de los propios colonos: sabemos que el contrato con Thurriegel había establecido un triple criterio selectivo: en primer lugar todos los futuros colonos debían profesar la fe católica; después existía un condicionamiento económico, de acuerdo con el cual tan sólo podría entrar población útil y al menos la mitad de los colonos debían ser gente labradora; por último, los de otras profesiones tan sólo podrían pertenecer a oficios como albañiles, carpinteros, caldereros o tejedores. De forma explícita quedaban excluidos peluqueros, ayudas de cámara y gentes *de puro lujo* por no ser propios para el cultivo de la tierra ni para los oficios y artes útiles que eran los exclusivos de la contratación. Establecieron, además, mayores precisiones para asegurar el predominio de población joven entre los

168

169

83. A.H.N., Inquisición, leg. 3.607. García Cano ha estudiado el proceso de construcción de casas comentando primero la actividad de Arredondo y Quintanilla, así como el precio de las contratas que se produjeron en aquellos momentos.

84. Jesús Ribas Carminas: «*Estudios de Arquitectura Barroca: las Nuevas Poblaciones de Andalucía*», en «*Axerquia, Revista de Estudios Cordobeses*», núm. 4, abril 1982, págs. 45-68. En la pág. 46 reproduce el informe de Pedro Valiente que se encuentra en el Archivo Episcopal de Córdoba (sec. provisorato [despacho ordinario del Obispo], leg. 14).

85. A.H.N., Gobernación, leg. 328, núm. 21.

86. A.H.N., Inquisición, leg. 3.606. Ver al respecto García Cano, op. cit., pág. 51, núm. 83.

87. A.H.N., Inquisición, leg. 3.607.

88. Tomás López: *Censo de Tomás López para las provincias de Almería, Cádiz y Córdoba*. Biblioteca Nacional, Mss. Sala de Miguel de Cervantes, núm. 7.294 (págs. 395-413). Ver en concreto el censo que se establece para San Sebastián de los Balleteros en el que da una cifra de 354 habitantes en total.

89. A.H.N., Gobernación, leg. 328, núm. 21.

90. «*Carta de Pablo de Olavide al Conde de Aranda informando sobre el estado de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena*». Fechado en 24 de septiembre de 1778. (A.H.N., Inquisición, leg. 3.601).



emigrantes, al tiempo que regulaba la proporción por sexo, (la mitad, al menos, debían ser varones) y se requería además buena salud y fortaleza física, sin taras ni defectos. La realidad, siempre se nos ha dicho, fue otra puesto que los primeros colonos que llegaron al puerto de Almería pusieron de manifiesto las graves deficiencias que traían, y de un total de 162 emigrantes tan sólo fue posible admitir a 89, siendo rechazados los demás por enfermos, vagabundos o tarados. En opinión de Defourneaux, no había 10 siquiera que conocieran el arado; la mayoría no se atrevían a arrimarse a una vaca; en un día roturaban la décima parte de lo que hacía un trabajador cualquiera de Andalucía y, en definitiva, rehuían el trabajo de la tierra que muy pocos habían practicado antes. Olavide fue consciente, si bien lo niega en sus informes al Consejo, de esta situación y sólo en los informes a Aranda aparecen noticias al respecto «... la verdad es que entre ellas hay muchas tunas gentes vagas y no aplicadas pero las he hecho formar en tandas, y que bajo los ojos de un inspector trabajen en común alternándose unas con otras en la *suerte* de todos. También, y en cuanto a la mayor parte de los colonos que han venido, no son todos labradores: pero los he hecho dividir en pequeños departamentos y en cada uno he puesto un inspector que lo visita, asiste y a trabajar, y al mismo tiempo un gañán español que les vaya

necesariamente enseñando las faenas de la agricultura»<sup>91</sup>. Olavide no achacará, en un principio, los males de la colonización a estos emigrantes, sino a las condiciones adversas: en 1768 comenta cómo al poco de llegar éstos apareció una terrible e insólita tempestad que dañó los 12 pueblos construidos por cuenta del Rey, así como 19 de las casas que estaban levantándose en el precio convenido. El número de poblaciones existentes, decía, era ya de 12 y numerosos los caseríos dispersos por el campo<sup>92</sup>. En 1770 el trabajo de los colonos había mejorado y no se trataba ya de despedir a nadie: si alguien no trabajaba la tierra, la solución debía ser quitarle la *suerte* y hacerle quedar en la población, dedicándole a algún oficio (si tenía) o sirviendo, en su caso, de jornalero a los colonos que lo necesitasen. La opinión de Olavide en realidad es respuesta a una instrucción dictada por el Consejo en ese mismo año, cuando dio dos meses de plazo para despojar de sus tierras a los colonos que no conviniesen, a lo que éste contestó señalando cómo nunca había enviado al Consejo relación de este hecho porque nunca, desde su llegada, se había producido ningún caso criticable; sin embargo, y al margen de esta actitud, en correspondencia con Aranda reconocía cómo efectivamente existían colonos inhábiles para el cultivo, a pesar de haberseles proporcionado,

como al resto, casa y todo tipo de útiles para el oficio, y sin duda fueron estos colonos los que bien mataron animales para comérselos, bien los dejaron perder, a pesar de lo cual les fueron repuestos<sup>93</sup>. Poco tiempo más tarde, en 1770, el informe que remite a Aranda, hará referencia no al número de viviendas construidas, sino a los equipamientos existentes: posadas, molinos y fábricas realizadas así como la necesidad de que los colonos pudieran costearse sus propios gastos de mantenimiento; informaba, paralelamente, de la situación de los edificios públicos (iglesias, casas del Consejo...) señalando estar concluidos y en el informe que remite al Consejo describe detalladamente estar acabadas las iglesias, casas de cura, cárceles, posadas y carreterías, comentado cómo se les había dado a los colonos todo lo prometido<sup>94</sup>. A partir de esta fecha la colonización de Sierra Morena deja de ser un gasto para la Corona y aparece, como idea nueva, la posible financiación de los colonos de sus propios gastos, con lo que la empresa de repoblar los terrenos de Sierra Morena y Nueva Andalucía cobra una dimensión distinta; conocemos los inventarios de ganados y granos que habían entrado en las poblaciones desde 1767, así como los gastos de pan que fue necesario realizar, durante mucho tiempo, para mantener a los colonos, con vistas a que éstos pudieran continuar en sus *suertes*.

Asentada la población, a partir de 1770 el proyecto de colonización puede darse por concluido<sup>95</sup>.

### La definición del tipo de vivienda en las nuevas poblaciones

La voluntad de ordenar el territorio implicaba no sólo definir un modelo de puesta en explotación espacial, sino también fijar un tipo de vivienda: Pedro Polo de Alcocer destacaba cómo a la llegada de los primeros colonos a Málaga y Almería, éstos tuvieron que permanecer un tiempo en barracones mientras que cuadrillas de albañiles españoles y portugueses construían rápida y malamente, por destajos, sus futuras viviendas en las nuevas poblaciones. Sabemos que en todas y cada una de éstas se repitió siempre un mismo modelo de alojamiento, al margen que fuese construido por una u otra cuadrilla, y esta adopción unánime de una misma solución prueba no sólo la existencia de un organizador teórico que marcó la pauta del proyecto de colonización, sino que refleja también cómo aquel tipo de vivienda respondía a un esquema largamente ensayado con anterioridad y cuya característica no era sólo su facilidad para, como módulo, ser repetido, en hilera, sino que la interpretación de las indicaciones no ofreciese dificultades, puesto que los ingenieros militares

91. A.H.N., Inquisición, leg. 3.601. Defourneaux (op. cit., págs. 191-192) comenta cómo los nuevos colonos en una jornada roturaban la décima parte de lo que podría hacer un labrador andaluz. Los comentarios que Olavide realiza a Múzquiz, en 1770, figuran en A.H.N. (Gobernación, Nuevas Poblaciones, leg. 2.738, núm. 4): se trata de un informe muy completo y claro en el que habla de las medidas tomadas contra los vagos y contra los que no trabajan la tierra, pero tienen otros oficios. Distingue entre

los labradores que tienen *suerte* y aquellos otros artesanos que viven en la población, matizando incluso sobre el número de vecinos que se han agregado a las colonias, españoles y extranjeros, detalla el número de personas por familia, el número de familias que dependen de cada colono y comenta, así mismo, el envío de dos planos (1770) de Sierra Morena y de las poblaciones de Nueva Andalucía donde se expresa el número de iglesias, hospitales, casas, molinos, arroyos, pozos, plantíos...

Quizá este plano fuera el que realizó Ampurias tras las mediciones de 1769.

92. A.H.N., Inquisición, leg. 3.601. Comenta en una correspondencia que se halla en expediente distinto: «...las divulgadas voces sobre enfermedades y muertes son falsas. El mayor número de enfermos que tuvo el hospital no pasó de 70 para concurso de 6.000 personas. La tierra la he registrado en toda la extensión de la colonia; la común es un rubial muy bueno, y las hojas que parecen más endebles lo

tienen a media vara de profundidad. Las aguas son buenas (como de Sierra) y abundantes en tanto grado, que más de 40 pozos, el más profundo, no pasa de 8 varas y lo común es dar agua bastante a tres o cuatro varas de excavación (Copia de una Carta que escribió en las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena un amigo a otro de Sevilla», *«Mercurio»*, 1 de julio de 1768, págs. 262-271).

93. Sobre la situación del campo existe un importante documento pocas veces citado: *«Representación del Superintendente de las Poblaciones de Sierra Morena en la que hace presente el estado y adelantamiento de ellas con expresión de los medios que puedan tomarse para su mejor permanencia y aumento»*. 1770. (B.N., Mss., Sala de Miguel de Cervantes, núm. 1.330). En este documento Olavide comenta la cosecha de grano y señala cómo fue, en ese año, de 839.786 fanegas y 3 celemines con un cuartillo, «...lo cual no

es poco teniendo en cuenta que tan sólo lleva tres años en la colonización y que la tierra es menos fértil en Sierra Morena que en las nuevas poblaciones de Andalucía». Continuaba su informe señalando «haber calculado en treinta fanegas de trigo la suerte necesaria para mantener un matrimonio durante 10 meses. Si tenían hijos, eran necesarias otras 12 fanegas por los que pasaran de 16 años y 8 por los que pasaran de 10, así como 4 para los de corta edad. De este examen resultaba entonces que los dos tercios

de colonos habían recogido lo que necesitaban, socorriendo a los que faltó y así mismo a los que habían llegado nuevos y no podían sembrar». La idea de Olavide en estos momentos era que se podía retirar el *pan y presti*, acostumbrando a los colonos a vivir de su trabajo sin regalarles nada y destacaba haberse dotado en esa fecha —1.770— tan sólo a 10 familias. En el mismo informe se señala cómo al vivir la mayoría de las familias con sus frutos y vender los sobrantes, se habrá regulado con este fin, los domingos, un

mercadillo en cada población, donde los colonos vendían sus trigos «...y allí hay un Comisionado que los protege para que no los engañen en pesos, medidas, ni en valor de las monedas» (A.H.N. Gobernación, Nuevas Poblaciones, leg. 339, núm. 3). En el informe de Aranda de ese mismo año se hace referencia a la limpieza de los terrenos para sembrar y a la no necesidad de preparar otros nuevos, porque con los que tienen pueden los colonos vivir cómodamente y además los primeros años de siembra dan menos resultados



responsables de la obra seguramente ni se encontraban a pie de obra dirigiendo los proyectos ni tampoco, sospecho, elaborando planos de los mismos. Si analizamos estas viviendas, veremos cómo siempre se ajustan a un modelo rígido: una crujía dividida en dos plantas por una estrecha escalera que conduce, en el plano superior, a un granero y marca dos espacios bien diferenciados: la cocina-comedor y la habitación. En ocasiones detrás de las casas se situaba el corral y, generalmente, a las casas primitivas se les añadía otra crujía con dos habitaciones más. Parece claro que el modelo definido y, sobre todo, la rapidez con que éste se define, así como la necesidad de que los albañiles que trabajan a destajo comprendieran la propuesta, implica que éste debía ser un modelo de vivienda con una larga tradición constructiva en aquellos momentos, y el único que en este sentido creo puede proponerse como ejemplo sería la tipología del cuartel concebida desde comienzos del siglo XVIII, si a ello añadimos que los proyectos son obra, precisamente, de ingenieros militares, entenderemos la necesidad de dirigir la atención hacia el estudio de la tipología de cuarteles propuesta en esos años. En los primeros momentos del siglo XVIII, y recogiendo una tradición que se remonta de hecho al siglo anterior, el edificio-tipo de cuartel se

entendía como parte en el interior de una ciudad regular, generada por los trazados geométricos propuestos por los tratadistas de la arquitectura militar. La referencia obligada durante los últimos años del siglo XVII y comienzos del XVIII, dentro del saber de la arquitectura militar, es el francés Vauban, cuya obra clásica le lleva a la codificación y racionalización de la ciudad fortificada, tal y como se había practicado desde el Renacimiento, a la vez que supone la superación de la misma en aras de un mayor sentido pragmático y en conexión con la realidad concreta de cada situación. Como se ha señalado «... Vauban prescinde de los símbolos geométricos que derivan del mito entre los perímetros poligonales y los trazados interiores del damero» centrando su atención en la tipología de vivienda. Su propuesta de cuartel se reduce a un esquema que debe cumplir las siguientes características: un único pabellón, con viviendas adosadas, en cuyas extremidades se sitúan los alojamientos de oficiales; las habitaciones se conciben cada una de ellas para cuatro soldados y, las de los extremos, particular para el capitán y dobles para los tenientes. Aparece de este modo un tipo de cuartel sin patio interior ni plaza exterior, tal y como proponía la tratadística italiana: definida a partir de 1700 en la tratadística española (con la traducción de Fernández

Medrano del libro *«Arquitectura Militar»*) supuso entre nosotros un quiebro importante al adoptarse el nuevo tipo de cuartel. En 1717 Verbom asume la idea y redacta la *«Explicación para servir de instrucción a las fábricas de cuarteles de las tropas del Rey»* texto fundamental para comprender el cambio tipológico operado en la construcción de cuarteles en la España de los primeros años del siglo XVIII ya que será pauta y modelo para los que posteriormente se construyan: proponía dos tipos de cuarteles, uno para infantería y otro para caballería; en el primero define —y se aprecia en planta y alzado— tres cuerpos: dos laterales (de mayor elevación, y que destina a alojamiento de oficiales, separados volumétricamente con accesos independientes) y uno central, donde sitúa los aposentos para soldados; en este cuerpo intermedio dispone unas cuarenta habitaciones con dos alturas, con cinco camas cada una de ellas «...aunque para un batallón de 520 personas es necesario establecer tres alturas debido tanto a razones estéticas como prácticas. Cada altura se divide entonces en cuatro cuartos y cada uno de los cuartos se compartimenta en dos aposentos distintos: una alcoba con dos camas en los aposentos de subalternos y dos estancias en los de capitanes, una con chimenea para el oficial y otra, con una cama, que solía ser para el criado.» El elemento más característico de la planta de Vauban era la inexistencia de corredores o pasillos que facilitasen una circulación horizontal en el cuartel, con lo cual la única existente era vertical, por medio de cajas de escaleras dispuestas cada cuatro habitaciones. Verbom criticó éstas por considerarlas incómodas, destacando la pérdida de espacio que suponían, y proponiendo como alternativa un corredor exterior que comunicase

todo el cuartel, reduciendo de manera apreciable el número de cajas de escalera. Frente a las normas constructivas propuestas por otros ingenieros (concretamente Belidor), optaba por una estricta normalización de cada elemento en los aposentos, forzando así la idea de una primera racionalización en la edificación; fijaba el tipo de vigas y pilares a utilizar, según la superficie a cubrir; definía el espesor de los muros, medidas de puertas y ventanas, y señalaba incluso qué tipos de goznes en puertas eran los que daban mejor resultado; especificaba la clase de mortero que convenía a cada lugar, y cuando comenta la techumbre con bóvedas de ladrillo apuntaba, teniendo en cuenta el posible deterioro de la madera, cómo la hilada más cercana a la pared debía unirse con mortero de cal, aconsejando entonces el mortero de tierra grasa en esta primera fila de ladrillos... Respecto a las chimeneas, ofrecía medidas y aconsejaba sobre cómo rematar la piedra en la boca, dándole forma de consola para que no se deteriorara con un uso frecuente... Detallaba las medidas convenientes para construir las escaleras, apuntando incluso en cada escalón la medida de huella y contrahuella, así como los lugares idóneos para disponer los descansillos; señalaba el número de camas que debía tener cada aposento y establecía cómo en planta baja debían plantearse las cuadras, sin ventanas, recibiendo sólo iluminación, y escasa, por debajo de las puertas... Es evidente que en torno a 1730 surge, dentro de la arquitectura de cuartel, la voluntad por codificar un nuevo tipo de vivienda cuyo testimonio más claro serán las nuevas poblaciones de Sierra Morena, pero importa reflexionar no sólo sobre los cuarteles trazados para la Infantería sino también en cómo se resolvía la disposición de las cuadras para animales,

172

173

por la impureza que todavía conservan. La experiencia —dirá— les ha demostrado que los mejores trozos de sementera son los que más años llevan sembrados: y han pasado tan sólo cuatro años desde que todo empezó en 1.767. (A.H.N. Gobernación, Nuevas Poblaciones, leg. 2.738, núm. 4).

94. Fundación Universitaria Española. Archivo Campomanes, 40-19. Existe un importante informe fechado en 1.776 en el que se describe el estado de las nuevas poblaciones. Sobre la

situación del campo son importantes los datos que da Olavide tanto para Nueva Andalucía como para Sierra Morena: en la otoñada de 1.767, en Sierra Morena se habían sembrado 200 fanegas y en Andalucía nada; en 1.768, en Sierra Morena 3.000 fanegas y en Andalucía apenas 1.000; en 1.769, en Sierra Morena 6.977 y en Nueva Andalucía, 7.818; en 1770 en Sierra Morena 13.099 fanegas y en Nueva Andalucía 16.326 (A.H.N., Gobernación, Nuevas Poblaciones, leg. 2.738, núm. 4).

95. Fundación Universitaria Española. Archivo Campomanes, 40-5. En el informe que Olavide remite en 1.770 al Consejo (A.H.N. Gobernación leg. 328, núm. 23) comenta los edificios públicos construidos (iglesias, casa de cura, cárceles, posada y carnicería). Es importante al respecto consultar la *«Representación del Superintendente de las Nuevas Poblaciones en que hace presente el estado y adelantamiento de ellas»*, B.N., Mss., Sala Miguel de Cervantes, Osuna, núm. 1.330. Luis Coronas Tejada, op. cit.,

pág. 116 describe los equipamientos existentes años más tarde, en 1.780, en la Carolina, destacando como además del cuartel con las compañías que Olavide había pedido ante la posibilidad de un motín de colonos alemanes, existía igualmente una cárcel, dos mesones, un hospital general y una fábrica. En la fábrica de La Losa, José Rodríguez, empleaba ocho familias, dependiendo de ella 17 personas y en la fábrica de Segismundo Borrel trabajaban 16 familias y vivían de ella 55 personas (ver M. Capel *La Carolina...*, op. cit., pág. 190 y

pág. 212, nota 44). Las repercusiones que tuvo la colonización de Sierra Morena fueron importantes: conocemos los comentarios que hace Grimaldi sobre la misma (A.G.S., sec. Estado

Dos Sicilias, leg. 6.105, núm. 18. 1.770. Ver igualmente A.G.S., sec. Estado Dos Sicilias, leg. 6.105, núm. 25. 1770). Francisco Mariano Nipho, en su *«Correo General de España y noticias*

*importantes de agricultura, artes, manufacturas, comercio, industria y ciencias»*, comenta en distintas ocasiones el tema de las nuevas poblaciones de Sierra Morena. Sobre el éxito

de Sierra Morena en torno a 1.770 ver la representación que hace Olavide (Bibl. Nacional, Mss., Sala de Miguel de Cervantes, núm. 1.330).



por lo que la referencia a los cuarteles para Caballería se plantea así mismo como necesaria: el cuerpo bajo, en lugar de servir de alojamiento para la tropa, se utiliza, señala Verbom, como cuadra; para ello es preciso disponer cuarenta aposentos bajos, en donde se alojen de 10 en 10 los caballos, y el suelo de éstos deberá ser empedrado y no enladrillado. Aceptar la presencia de las caballerías dentro de los edificios suponía perder un piso, el inferior, como vivienda de la tropa, por lo cual era necesario alojar al mismo número de soldados en la mitad del espacio. Verbom proponía, como solución, tanto volver al tipo de cuartel para Infantería (es decir, alojamientos para soldados en primer y

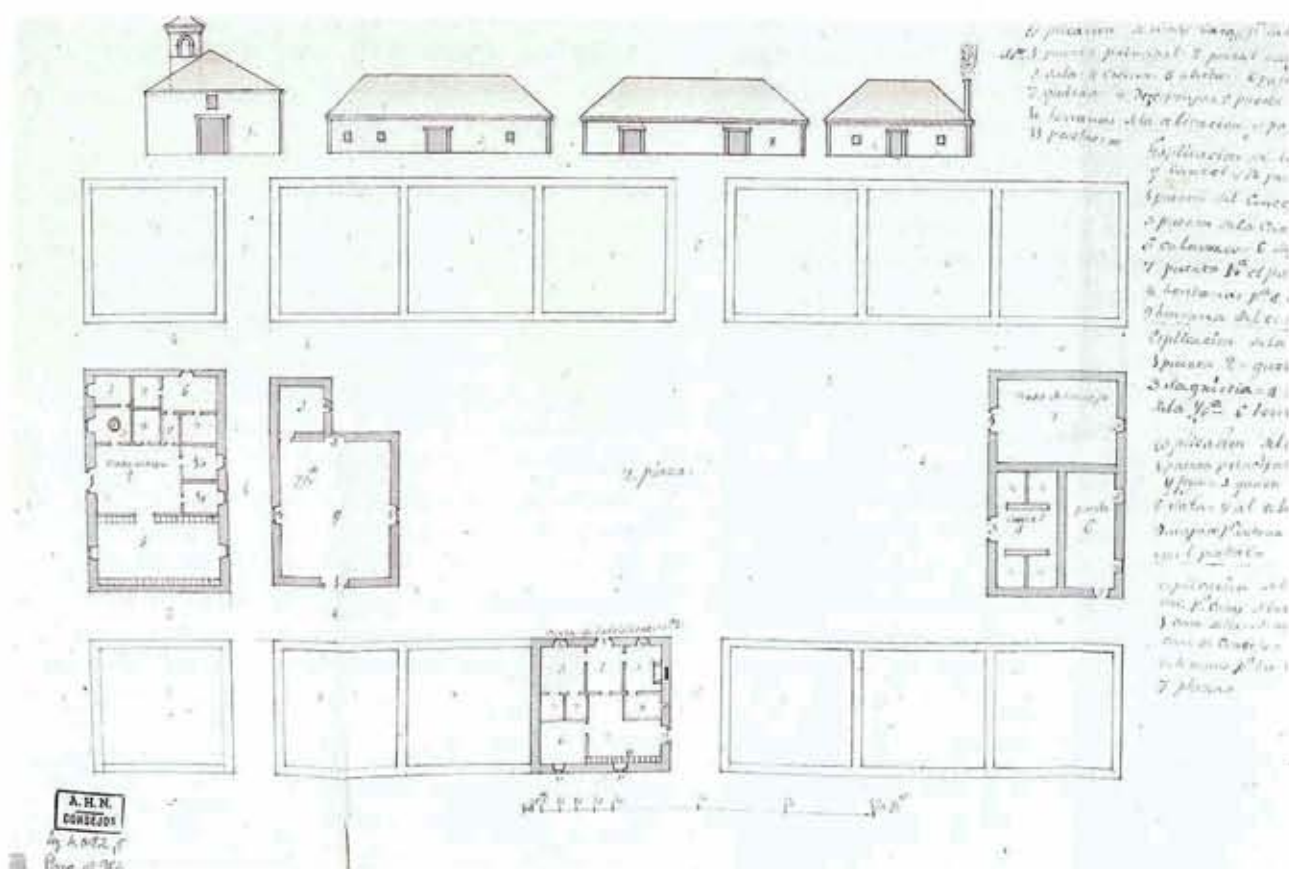
segundo piso), como construir las caballerizas aparte, dispuestas en cuadro: en este sentido señalaba cómo el edificio de caballerizas debía tener cubierta de teja, cerrado por la parte de fuera y con una capacidad que él entendía óptima de 400 caballos. Desde el punto de vista tipológico la innovación suponía definir un cuartel cerrado, no abierto, con una sucesión de patios interiores que convertía entonces lo que antes era plaza exterior del cuartel en nueva plaza interior. Que las enseñanzas de Verbom tuvieron repercusiones en la España de la segunda mitad del siglo XVIII parece evidente, y es constatable no sólo por la tratadística sino, y lo que es más importante,

por el número de cuarteles y edificaciones militares construidos en estos años. J. Müller, en su trabajo sobre la ingeniería militar demuestra conocer las opciones establecidas por Verbom y en su edición plantea un nuevo tipo de cuartel con patio central y grandes alojamientos para la tropa, tal y como se proyectaron en la Barceloneta y otros lugares. Sin embargo, junto al nombre de Müller es preciso citar igualmente a Lucuze, autor de un «Curso para Ingenieros Militares» publicado en Barcelona, en 1770. Su estudio comprendía siete volúmenes (el primero trataba de aritmética; el segundo sobre geometría elemental; el tercero sobre geometría práctica; el cuarto sobre fortificación; el quinto de artillería, el sexto de cosmografía, y el séptimo sobre estadística) reflejando el sentido que adquirirían los cuarteles de caballería o infantería y planteando la posibilidad de llevar la reflexión sobre el módulo en la vivienda de los soldados a algunas de las construcciones militares que se realizan en estos años; en este sentido, el proyecto de Méndez de 1769 al fortificar la isla Plana de San Pablo o Nueva Tabarca manifiesta de qué forma y en qué sentido se conciben las células para los soldados dentro de las viviendas en hileras y cuáles serían, al mismo tiempo, las casas para los comerciantes que se establecen en la plaza. Lo importante entonces del proyecto de Méndez es la existencia de unas calles interiores para animales, determinando así como la tipología de edificio de cuartel para caballería se integra dentro de la ciudad.

El estudio de los fondos documentales del Servicio Histórico Militar, del Servicio Geográfico del Ejército o del Archivo General de Simancas, permiten comprobar cómo las pautas marcadas en el Real Reglamento antes citado fueron puestas en práctica por los ingenieros responsables de realizar los proyectos de cuarteles: es evidente la influencia que

tuvo en aquellos la acción directa y controladora del ingeniero general don Jorge Próspero Verbom, a quien se debe la reorganización del cuerpo de ingenieros militares en la península, gracias al apoyo y protección que encontró en el gobierno de Fernando VI. Este nuevo cuerpo, que se constituyó con ingenieros españoles así como con otros que llegaron de Italia, Flandes o Francia, se convirtió en un núcleo de profesionales bien preparados para afrontar cualquier tipo de construcción con soluciones arquitectónicas y técnicas que han sido recientemente estudiadas por Horacio Capel. Un estudio de la cartografía de los archivos antes citados demostraría de qué manera y de qué forma la tipología de cuartel es antecedente de los proyectos de Sierra Morena.

De cualquier forma, debemos advertir un hecho singular en cualquiera de las nuevas poblaciones: el tratamiento que reciben en Sierra Morena las viviendas encaja siempre con el antes citado, al consistir en un edificio con dos alturas, puerta y cuatro ventanas (dos por planta) que tiene adosada una cuadra. A su vez, ésta se encuentra adosada a otra correspondiente a la vivienda siguiente, y de esta forma el conjunto de vivienda-cuadra-cuadra-vivienda se repite sistemáticamente a lo largo de la población, entendida siempre en su desarrollo sobre el eje longitudinal. Parece obvio, además, que toda la problemática que anteriormente comentábamos de la plaza (con sus distintas formas) puede ahora enfocarse y estudiarse desde la solución dada por los ingenieros militares a la hora de resolver los espacios abiertos frente al cuartel, y si antes era preciso definir una codificación rígida de la vivienda, atendiendo al orden y a la disciplina necesarios en los cuarteles, ahora la disciplina establecida en los Fueros para las nuevas



Plano de los distintos tipos de viviendas concebidas en Sierra Morena. A.H.N.



poblaciones regulará exactamente el mismo orden, concibiendo idénticas relaciones jerárquicas y planteando así un modelo de vida militar que se asume como propuesta de vivienda civil.

### Otras colonizaciones agrarias en la España de la Ilustración

El éxito de la colonización de Sierra Morena y Nueva Andalucía parece demostrado no sólo por el importante número de informes favorables a la empresa sino, y sobre todo, por la propuesta que Olavide formula al Rey en el sentido de cortar las provisiones de fondos para mantener a los colonos, dado que las cosechas de aquellos años permitían ya una independencia de los mismos frente al erario, cambiando el destino de estas dotaciones hacia la construcción de equipamientos. Pronto se planteó en Sierra Morena y Nueva Andalucía una emigración de colonos españoles analizada en detalle por geógrafos que se han ocupado del tema: sabemos también que a la vista del éxito de la colonización no sólo se aumenta en algunas *suertes* el número de parcelas en ciertas poblaciones (en concreto, existió esta pretensión en La Carolina, si bien Olavide desaconsejó esta decisión), sino que se planteó introducir en San Sebastián de los Ballesteros a 140 familias griegas que residían en Córcega,

frustrándose el intento por las dificultades y objeciones de las autoridades francesas<sup>96</sup>. A partir de 1770 hubo numerosos proyectos de colonización que, decían, pretendían repetir la experiencia realizada en la repoblación de Sierra Morena y Nueva Andalucía: algunos, como Lefevre o de nuevo Thurriegel, plantearon la colonización como negocio consistente en la venida de colonos; en otros casos, la voluntad de repoblar se concibió desde el propio Consejo, o bien desde particulares que pretendían conseguir fines concretos muy inmediatos. En el primer caso la propuesta que formuló, en 1775, Lefevre<sup>97</sup>, puede ser ejemplo: establecer en España una colonia agrícola con gentes del Principado de Lieja, posibilidad que no fructificó; también sabemos que varios vecinos del Valle de Ibor plantearon repoblar la villa de Abellaneda, propuesta también rechazada por el Consejo<sup>98</sup> y de nuevo Thurriegel presentó en 1785 un segundo proyecto para introducir colonos en los alrededores de Madrid, con la condición que se les proporcionara casas y tierras. Carreras Pujal y Plaza Prieto han estudiado estas propuestas así como las objeciones que formuló la Sociedad Económica Matritense y existe una contrarréplica de Thurriegel a aquellas objeciones (desconocida por los dos estudiosos antes citados) explicando detalladamente la importancia y alcance de su proyecto, destacando

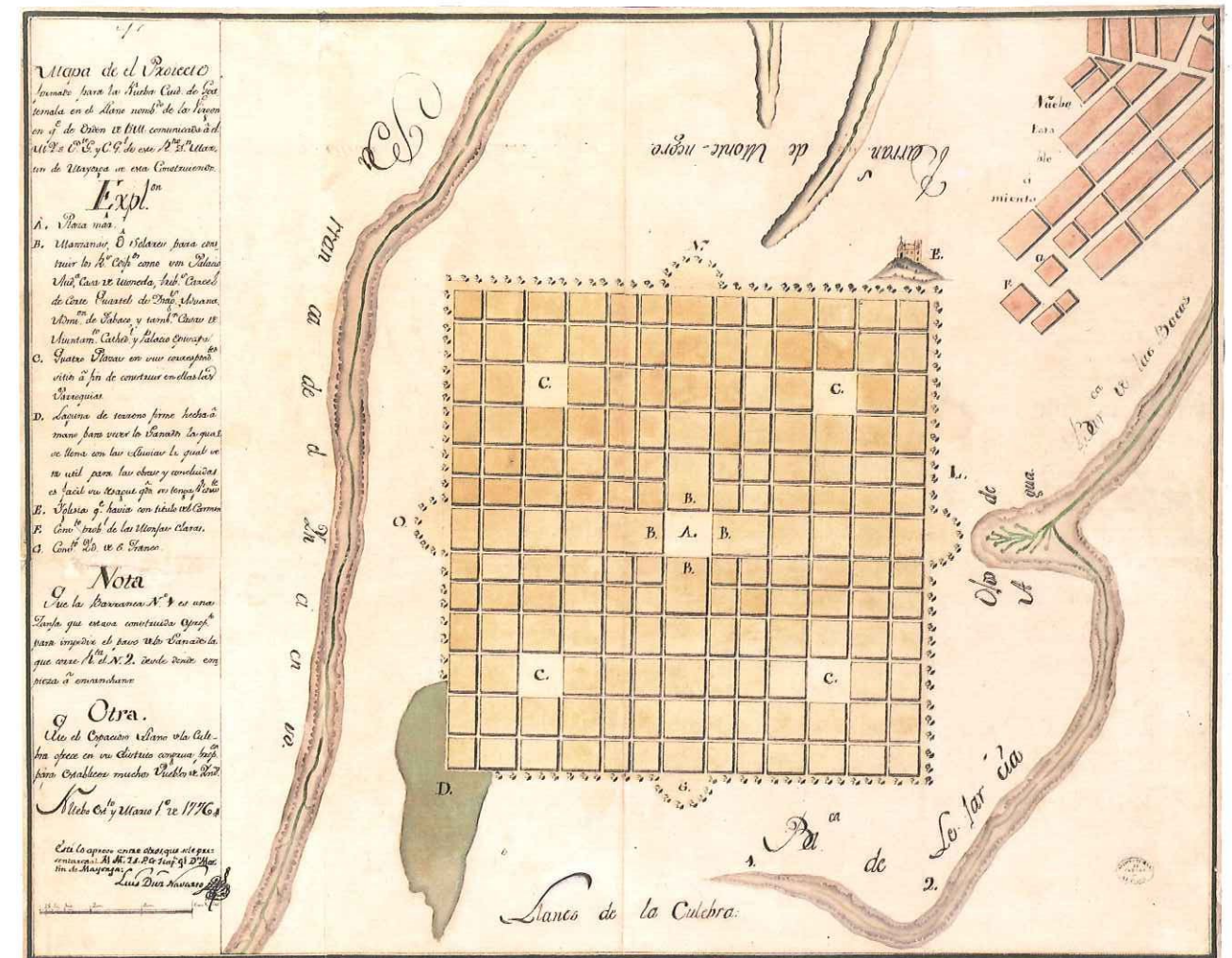
96. Bernaldo de Quirós daba (edición comentada, pág. 50) noticia de la expedición de los griegos refugiados en Ajaccio «...puerto y ciudad de la ciudad de Córcega» que quisieron venir a Sierra Morena en 1.768 y comentaba como «un dato que acaso por primera vez se publica es el del acomodo que se les preparaba a estos pobres expatriados que, al cabo, los franceses no dejaron salir de Córcega: no era otro que el cortijo de Gregorio, próximo al actual municipio, también fundación carolina, de San Sebastián de los Ballesteros,

cortijo que perteneció al Colegio de Santa Catalina Mártir, de Córdoba, de los regulares de la Compañía de Jesús». Sobre el proyecto de traer a España 140 familias griegas, establecidas en Córcega, ver entonces A.H.N., Gobernación, Nuevas Poblaciones, leg. 2.152, núm. 8; acerca de las gestiones sobre el jefe de la colonia, Jorge Stefanopoli, ver A.H.N., Gobernación, leg. 328, núm. 11. Igualmente interesa contrastar la Real Cédula dando de nuevo normas para la admisión en España de la colonia griega establecida en

Ajaccio (Córcega) de 11 de mayo de 1768. A.H.N., Colec. Reales Cédulas, núm. 189, así como la resolución «a consulta del Consejo, admitiendo la propuesta del jefe de la colonia griega de Ajaccio sobre la venida a España de colonos griegos y fijando las condiciones para su misión». A.H.N., Consejos, 5.986, leg. 49.

97. A.H.N., Estado, leg. 2.932, núm. 17.

98. A.H.N., Consejos, leg. 4.047.



Plano de la Nueva Guatemala. 1776. A.G.S.

cómo pensaba resolver las dificultades señaladas, pero sus argumentos no fueron tomados en cuenta rechazándose la propuesta<sup>99</sup>. Igualmente conviene destacar el proyecto (ya comentado) que presentó José Pueyo sobre la posible desecación de terrenos en la Albufera valenciana, construyendo barracas y señalando los límites de las parcelas así como ofreciendo detalles de los riegos de cada una de ellas, con vistas a establecer una posible colonización. Pero la propuesta más importante, paralela a la colonización de Sierra Morena y Nueva Andalucía, surge en 1767 desde el propio Consejo, al intentar llevar la repoblación de Sierra Morena y

Andalucía a los despoblados extremeños. El ejemplo de Sierra Morena y Nueva Andalucía fue punto de partida para nuevas propuestas del Consejo de Castilla: en 1767 éste pedía al Rey una carta en la cual se recogiera la necesidad de un reparto de tierra baldía y concejiles existentes en Extremadura entre los vecinos, basándose en el derecho que cada uno tenía al ser arrendatario de las mismas. El motivo de aquella petición era claro: conscientes del problema extremeño (donde los ganaderos eran propietarios de grandes extensiones de terrenos) entendían que una política de repoblación de los *despoblados* sólo se lograría

99. Plaza Prieto: *Estructura económica de España en el siglo XIX*, Madrid, 1976, pág. 621; Carreras Pujal: *Historia de la economía española*, tomo IV, Barcelona,

1.945, pág. 94. Comentan y detallan las propuestas de Thurriegel.



mediante la presencia de labradores por lo que planteaba la necesidad de repartir aquellas tierras en *suertes* y otorgarlas según el siguiente orden de prioridades: primero los braceros; segundo, los que tuviesen sólo una carga de burro y labradores de una yunta y, por último, los que tuviesen dos yuntas<sup>100</sup>.

La intención del Consejo era repoblar tanto los pueblos de Extremadura como los despoblados salmantinos próximos a Ciudad Rodrigo; se promulgaron, en un principio, *Provisiones sobre el repartimiento de hierbas y bellotas de las dehesas en los pueblos de Extremadura*<sup>101</sup> y seguidamente se forzó la creación de nuevas poblaciones, proponiéndose un reparto de *suertes* a los nuevos colonos en los mismos términos que en Sierra Morena, al tiempo que se establecía la posibilidad de repoblar núcleos abandonados en las proximidades de Ciudad Rodrigo, para lo cual se enviaba un largo cuestionario a los responsables locales con la petición de especificar de qué forma y de qué manera sería posible lograr el retorno de colonos a los núcleos abandonados.

Ponz había comentado, en su viaje por Extremadura, el fenómeno de despoblación que sufría la región; recogía sin duda las preocupaciones de Campomanes sobre el asunto, y gracias a la documentación que se encuentra en el Archivo de Campomanes en la Fundación Universitaria Española<sup>102</sup>, conocemos que Carlos III había cedido a éste, en las cercanías de Mérida, la explotación del llamado *Coto de Campomanes*. En la misma fecha en la que Campomanes recibe esta notificación, Ustariz le comunica haber llevado al Coto a un ingeniero para que examinase *las charcas* del pantano romano de Cornalbo con cuyas aguas debían de regarse los campos que Campomanes pretendía organizar. En la correspondencia cruzada

entre éste y el encargado del Coto sabemos cómo su preocupación se fijó tanto en explotar con moreras el *Coto* como en organizar nuevas poblaciones en Extremadura; en concreto, a partir de 1768 se plantea la organización de una nueva población que recibirá el nombre de Encinas del Príncipe, regulada por *La Real Provisión en que se contiene el Fuero de Población de la nueva villa de Encinas del Príncipe*<sup>103</sup> en diciembre de 1778. Las instrucciones que se dictan en la *«Real Provisión»* eran claras: la población debía establecerse con 24 vecinos en la parte septentrional del Consejo de la Mota, asegurando su situación en altura la salubridad por ventilación de aires y corrientes de agua. Los vecinos debían ser todos labradores que tuvieran sus casas en el mismo pueblo y también dentro de sus tierras; a cada uno se le darían cuarenta fanegas de cabida y cada fanega sería de 6.400 varas cuadradas; la mayor parte del terreno se debía destinar a trigo y demás granos, así como semilla equivalente; los árboles que estuvieran en el terreno se conservarían o los trasplantaría cada poblador; para que el labrador pudiera aprovechar con utilidad su trabajo, se le permitiría cercar el terreno; debería poseer una yunta mayor de vacas, bueyes, mulas o caballos y podría tener igualmente hasta doscientas cabezas de ganado lanar<sup>104</sup>. Se establecía la necesidad de dar a cada colono 50 fanegas de pasto para las doscientas cabezas y apuntaba como cada labrador debía ser incluido en el reparto de bellotas del Consejo; si un labrador heredaba otra tierra, debería vender una de ellas; si la vendía, debía de ser a alguien que la cultivara por sí mismo; cada poseedor pagaría al año el 3 % de lo que producía y entre los vecinos elegirían al alcalde y a los concejales<sup>105</sup>.

Pese a ello, la población de Encinas del Príncipe se concibió de forma diferente a la colonización de

Sierra Morena y Nueva Andalucía: si entonces la emigración de los campesinos se había hecho con la voluntad de ordenar el territorio creando riqueza ahora se pretendía, mediante los labradores, ganar una tierra desaprovechada que estaba en manos de ganaderos. No hubo pues un programa de ordenación del territorio y las poblaciones tan sólo se situaron en los caminos, junto a los puentes, por lo que tanto Encinas del Príncipe, situado en el Camino Real de Madrid a Portugal, entre la Calzada y Naval Moral de la Mata, como la nueva población de Villarreal de San Carlos se encuentran dentro de la propuesta del Padre Sarmiento cuando, años antes, señalaba cómo podía fomentarse la riqueza de la nación disponiendo nuevas poblaciones en los caminos porque, decía, así pronto surgirían ventas y posadas, junto a ellas herrerías... y paulatinamente se iría creando riqueza. Junto a Encinas del Príncipe se fundó la nueva población de Villarreal de San Carlos: por las *«Reglas para la repoblación de Extremadura»*, contenidas en la Real Provisión de 1777<sup>106</sup>, se había mandado fijar una población en sitio despoblado junto al puente construido. Anteriormente, al comentar las pautas marcadas por Campomanes en Sierra Morena, destacaba este punto y señalaba en este sentido las diferencias existentes entre la colonización de Sierra Morena y la de Extremadura; la única población que entonces

se concibió frente a un puente fue la de Villarreal situada junto al puente del Cardenal, en el Tajo, inmediata a la desembocadura del Tiétar. La política sobre los despoblados salmantinos siguió una línea bien distinta: por Real Cédula de noviembre de 1769 se nombró un Superintendente que debía hacerse cargo de todo lo relativo a la repoblación de los despoblados salmantinos, especificándose «... que entendiera», el Superintendente, «en la repoblación de los numerosos despoblados de esta provincia, bajo las reglas que en ellas se prescribían y con referencia al Fuero y a las normas que ya estaban establecidas para las nuevas poblaciones de Sierra Morena, por Real Cédula de 5 de enero de 1767»<sup>107</sup>. La referencia a Sierra Morena se hace, pues obligatoria, y sin embargo, los problemas existentes son ahora de naturaleza distinta al consistir la operación en regular y ordenar la situación de 110 despoblados existentes en el partido de Ciudad Rodrigo. «El deplorable estado en que se halla la agricultura y los labradores, ocasionado, además de las causas comunes de su decadencia, por los abusos y privilegios de los ganaderos laneros y vacunos que, a imitación de la provincia de Extremadura, se habían hecho dueños del territorio por medios indirectos; por cuya culpable inversión y mal uso estaban reducidos a pastos los campos que antes

100. Los textos sobre la posibilidad de establecer nuevas poblaciones en Extremadura aparecen en el «Mercurio» de 1767. Ver págs. 240-293.

101. A.H.N., Colección Reales Cédulas, núm. 184.

102. Fundación Universitaria Española. Archivo Campomanes, 65-14.

103. A.H.N., Colección Reales Cédulas, núm. 184.

104. *Real Provisión en que se contiene el Fuero de población de las nuevas villas*

*de Encinas del Príncipe en el Real Concejo de la Mota, tierra de Plasencia y provincia de Extremadura con inserción de las 11 reglas generales de población*

*establecidas para los despoblados*, 23 de diciembre de 1773. A.H.N., Colección Reales Cédulas, núms. 489 y 522.

105. Los planos de la nueva población de Encinas del Príncipe figuran en A.H.N., Consejos, leg. 681, y constan de 3 dibujos, entre los que figura el alzado y planta de la iglesia del lugar.

106. Ver nota 104. El lugar se tuvo que construir entre la primera y segunda edición del tomo VII de *Viaje de Ponz*, puesto que,

comentando el itinerario de Trujillo a Plasencia, en el I tomo apuntaba la necesidad de «... hacer allí una población, aunque sólo fuera de 20 casas, lo que se podría muy bien, concediendo término de 3/4 de legua alrededor en aquellos baldíos. No se ha reedificado la venta y... aquellos parajes son más madriguera de ladrones que otra cosa». Sin embargo en 1784 Ponz añadía, al comentar el citado paraje «...el lugar y la venta se han hecho, aunque áquel no esté concluido».

107. A.H.N., Gobernación, Nuevas Poblaciones, leg. 4.061.



eran labor y arrendados a puros ganaderos que sólo a subidos precios tan sólo permitían labrar la parte más inferior de ellos... no causando consecuencias menos funestas la inmoderada libertad con que los dueños del terrazgo admitían pujas y mejoras a su arbitrio, desahuciando a los antiguos colonos.» Ante la pugna entre ganaderos y labradores, el Consejo optó por defender a estos últimos al entender que sólo mediante el fomento de la agricultura podría establecerse un poder paralelo al de los ganaderos. Para ello el Corregidor de Salamanca, Juan Pablo Salvador de Asprer, tras recoger información, formuló a los alcaldes de cada municipio un conjunto de preguntas relativas a las causas y situación de los despoblados<sup>108</sup>.

Eugenio García Zarza estudió, hace algunos años, el tema de los despoblados salmantinos y su trabajo es casi la única referencia publicada sobre este problema; el cuestionario de Asprer constaba de 16 preguntas específicas: interesaba saber si aún quedaban casas en él o vestigios de las mismas; quién nombraba autoridades y quién cobraba los impuestos; si existían servicios públicos en el *despoblado* como mesón, taberna, molino, aceña o iglesia con pila bautismal; cuál era la extensión del *despoblado*; cuál la calidad de las tierras; la superficie que ocupaban los cultivos; si vivía gente o si en lugares vecinos habría gentes interesadas en irse a vivir a estos puntos como agricultores. Gracias a la citada relación sabemos que en los doscientos dos despoblados existentes en 1769 vivían en total 302 vecinos, incluidos los montaraces y guardas que eran la mayoría<sup>109</sup>. Por consulta del Consejo a instancia de los sesmeros procuradores generales de los cinco campos de Ciudad Rodrigo, en los cuales se exponían las causas de la decadencia de la

agricultura en aquella zona, así como la necesidad de repoblación «... el Rey a la vista del deplorable estado en que se hallaba la agricultura y los labradores por los abusos de los ganaderos laneros», entendió que su misión era ir contra la política de reducir pastos, tierras de labor, fomentando entonces la presencia de portugueses que quisieran labrar aquella parte de Castilla<sup>110</sup>. Decidió así que un ingeniero marchara a Ciudad Rodrigo y su provincia, formando un plan de todo el terreno y con separación y delineación muy clara y expresiva de los 110 despoblados existentes, así como la causa, extensión y linderos de cada uno, señalando el lugar más sano para establecer una población y proponiendo los medios y modos más apropiados para conseguirlos. La decisión de mandar un ingeniero encajaba dentro de la línea planteada en Sierra Morena y Nueva Andalucía: pero ahora las tierras no eran ya concejiles o de libre disposición, sino que tenían propietarios; y no sólo se creó un problema sobre la propiedad del suelo, sino también hubo un enfrentamiento entre la voluntad de aquellos que proponían retomar los *despoblados* existentes, y la voluntad real que se inclinaba por posibilitar una política de creación de nuevas poblaciones trayendo para ello no ya a la población extremeña sino, y sobre todo, a los vecinos portugueses<sup>111</sup>.

Para la repoblación de Ciudad Rodrigo se planteó, por Real Cédula, la división de sus términos en pastos y tierras de labores<sup>112</sup>, se crearon Juntas de Repoblación con poder no sólo de repoblar<sup>113</sup> los despoblados, sino con facultades también para crear nuevas poblaciones así como medir los lotes que deberían entregarse, posteriormente, a los colonos, fijando la parcela en 45 fanegas de tierra regular o

de buena calidad «... por ser esta superficie la que puede ser labrada por una yunta de bueyes»<sup>114</sup>. Iniciado el proceso, poco a poco se desestimó la idea inicial de hacer venir emigrantes portugueses y se optó por la repoblación de los núcleos abandonados<sup>115</sup>.

García Zarza ha estudiado detenidamente cuáles fueron aquellos 48 *despoblados* cuyos expedientes de repoblación llegaron al Consejo de Castilla<sup>116</sup>, y si bien muchas de estas poblaciones se repoblaron por vecinos de núcleos próximos hubo también otras soluciones de repoblación realizadas por privados y que, por sus características, merecen ser analizadas más adelante. Lo que parece evidente, en palabras de García Zarza, es que «... la repoblación había sido un fracaso en su realización y en la forma en cómo había sido concebida al olvidar, o no tener en cuenta, muchas de las características de la estructura del poblamiento y otras limitaciones naturales de los *despoblados* salmantinos»<sup>117</sup>. Algunos de los escasos éxitos de la repoblación fue el caso de Fuenteliante, cuya repoblación se realizó en 1784 con 20 vecinos; merece también señalarse el caso de Arauzo, donde se instalaron 12 vecinos y lo mismo sucedió en Fuenterroble de Abajo o La Pelilla<sup>118</sup>.

Tras el éxito de Sierra Morena, fueron muchos los particulares que, sorprendentemente, pretendieron crear y organizar nuevas poblaciones,

por ello surgieron normas sobre cómo debían organizarse los nuevos núcleos, fijándose condiciones que los señores, cabildos, comunidades o particulares debían cumplir<sup>119</sup>. Entre las condiciones generales que se fijaban para construir nuevas poblaciones, dehesas o despoblados se establecieron las siguientes: que el lugar fuera de realengo; que a los propietarios se les debe precisar a que busquen colonos, publicando edictos y practicando todas las demás diligencias necesarias; que dentro de las normas para nuevas poblaciones, cada propietario deberá construir, a su cuenta, unas 10 ó 12 casas correspondientes a la servidumbre del labrador de una yunta, debiendo pagar en cambio los nuevos pobladores, por cada una de ellas, la cantidad que se señalara; cuando se quiera hacer una nueva población en un terreno particular, a los nuevos propietarios se les deberá obsequiar el primer año, por el propietario del terreno, con el trigo y semillas necesarias para subsistencia y siembra; separar el año siguiente las semillas mitad a renuevo en la cosecha y la restante cantidad a pagar en dinero y a precio moderado en dos plazos de un año cada uno; cuando un particular quiera hacer una nueva población, dividirá en suertes de 20 cargas de a 4 fanegas cada una, lo que era regular para una yunta a dos hojas, debiendo repartirse entre los colonos; separará, al mismo

108. A.H.N., Gobernación, Nuevas Poblaciones, leg. 4.064.

109. Eugenio García Zarza: *Los despoblados—dehesas—salmantinos en el siglo xviii*.

Salamanca, 1978, pág. 91. Observa (n. 3) como el Auto conteniendo las preguntas que hacía el citado Corregidor a los alcaldes figura en el final del libro.

110. «Consulta del Consejo a instancia de los sesmeros procuradores generales de los cinco campos de Ciudad Rodrigo exponiendo las causas de la decadencia de la

agricultura en aquella zona y la necesidad de repoblación». Madrid, abril, 1.786. A.H.N., Consejos, leg. 5.990.

111. «Real Cédula para la repoblación de la provincia de Ciudad Rodrigo y división de su término en pastos y tierras de labor». A.H.N., Consejos, Colec. Reales Cédulas, núm. 248.

112. Existe un interesante comentario sobre esta media en el «Mercurio», 1.769, págs. 337-342.

113. Las nuevas normas por las que se van a regir las Juntas de Repoblación se publicaron en Real Orden de octubre de 1.781 y fueron complementadas con otras de

1.784. Ver García Zarza, op. cit., pág. 95.

114. A.H.N., Gobernación, Nuevas Poblaciones, leg. 4.062.

115. A.H.N., Gobernación, Nuevas Poblaciones, leg. 1.461.

116. García Zarza (op. cit., pág. 102) da una larga relación de los 48 despoblados apuntando cuántos vecinos de cada localidad se ofrecieron para ir, como labradores, a las poblaciones a reocupar. Ver igualmente A.H.N.,

Gobernación, Nuevas Poblaciones, leg. 4.061.

117. García Zarza, pág. 106.

118. García Zarza, págs. 107-110.

119. «Pactos y condiciones generales que se fijan para las Nuevas Poblaciones que pueden formarse en las dehesas y despoblados de señorío, y otras de término que poseen varios señores, cabildos, comunidades y particulares de cuenta de los mismos propietarios». 1770, en «Correo General de España», núm. 49.



tiempo, cierta porción de tierra para hacer plantío de monte de encina, roble o pino en aquellas dehesas que lo permitiera el terreno; y por último, señalar que las suertes repartidas no podrían dividirse en partes, debiendo, por tanto, pasar de padre a hijo, viuda o pariente más cercano, residente o que quisiera residir en el lugar. Las normas eran duras y estrictas: sin embargo, y contra lo que puede parecer, hubo numerosas peticiones para llevar adelante la construcción de nuevas poblaciones en distintos puntos.

A partir de ese momento las propuestas de colonización encajan dentro de una idea bien distinta a la generada en Sierra Morena y Nueva Andalucía, a pesar de que todas ellas tomen aquella colonización como modelo: se trata ahora de propuestas formuladas por particulares que tienen no ya la intención de ordenar riqueza o modificar la naturaleza en sus propiedades, sino de individuos que pretendían, al realizar esta acción, obtener algún privilegio real. En la mayoría de los casos los promotores particulares buscaron tan sólo el beneficio de nobleza; en este sentido importa destacar la contradicción que aparece cuando la colonización de un poblado no se concibe dentro de una operación de ordenación del territorio, cuando el trazado del mismo no se ciñe a un programa funcional (la presencia de iglesia, mesón, cárcel, pósito... en ocasiones era absolutamente innecesaria y, sobre todo, sus dimensiones solían además encontrarse muy por encima de las necesidades reales de dicha población), pero extrañamente adopta y asume una tipología de vivienda que sí coincide con las propuestas de Sierra Morena.

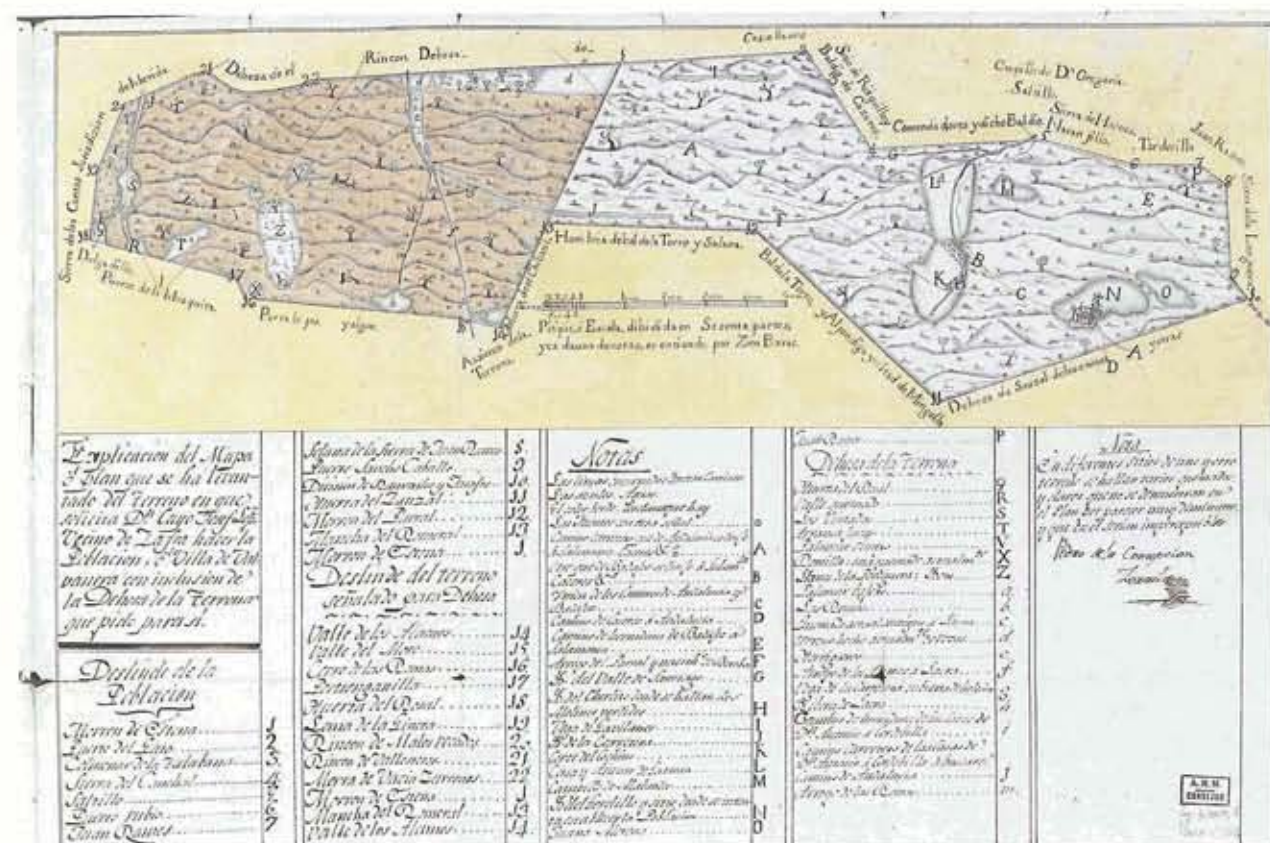
Quizá interesa insistir en esta dicotomía existente entre un trazado supuestamente funcional, pero que en realidad responde a concepciones formales y,

frente a ello, la adopción de una tipología de vivienda que, incluso, se aplica en serie buscando una racionalización en los costes que claramente hace pensar en los supuestos de la arquitectura militar. El primero de los ejemplos que podemos comentar es la propuesta de situar dos nuevas poblaciones en la Sierra de Cádiz: Juan Manuel Suárez López y Pablo Díaz<sup>120</sup> han estudiado, paralelamente, la construcción de dos nuevos núcleos urbanos en la Serranía de Cádiz: Prado del Rey y Algar. El primero, fundado en 1768, se concibió en un principio próximo al camino que enlazaba Arcos de la Frontera y el Bosque (inmediato, por tanto, a las salinas de Hortales) si bien al poco la ubicación inicial se desechó, proponiéndose de manera definitiva en el llamado puerto de Alcaudete: población junto al camino, su fundación se plantea desde supuestos económicos. Algar, por el contrario, surge desde un planteamiento bien distinto: en 1773 el Rey concede a Domingo López de Carvajal la posibilidad de llevar a cabo su obra colonizadora, poniendo fin de ese modo a un largo litigio que éste mantenía con el Concejo jerezano; se instalaron en aquella localidad un total de 90 colonos y sus familias, exentos de contribución durante 20 años y sujetos, en última instancia, a la autoridad del Superintendente Olavide. La operación de López de Carvajal, como comenta Pablo Díaz, se hizo con una intención clara: a cambio de aquel sacrificio económico, López de Carvajal recibiría los títulos de Marqués de Atalaya y Bermeja y Vizconde de Carrión, con lo cual este indiano, enriquecido por la vía del comercio, accedía a una cierta nobleza y ello le permitía litigar, de forma directa, con el Concejo jerezano. Idénticos motivos llevaron a Fernando de Nestares<sup>121</sup>, Marqués de Hinojosa, a concebir la repoblación de un *despoblado* de su propiedad, exponiendo su

120. Juan Manuel Suárez López: «Ilustración y morfología urbana: dos ejemplos de villas planificadas gaditanas (Prado del Rey y Algar)», en «Gades», núm. 14,

1986, págs. 203-218. Ver sobre el tema la Tesis Doctoral realizada por el Profesor de la Escuela de Arquitectura de Sevilla, Pablo Díaz.

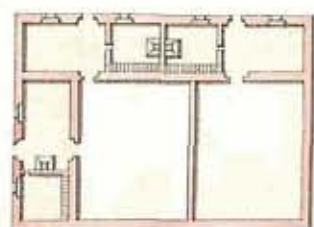
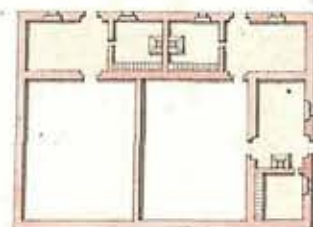
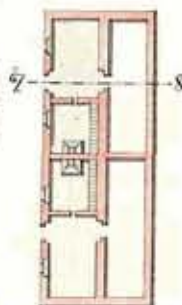
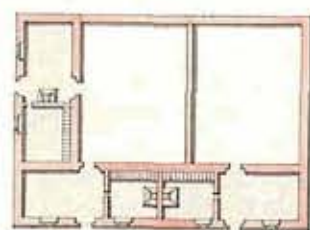
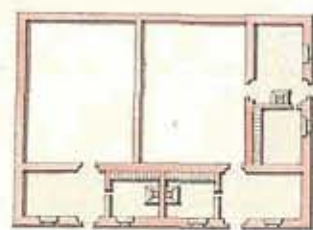
121. A.H.N., Gobernación, Nuevas Poblaciones, leg. 4.048.



Plano del término de la villa Valbanera, donde se realizará una nueva población. s.f. A.H.N.



*Plano Vista, y Perfil de las Aldeas que comprende el  
terruño de Fuente Palmera.*



*Don Simón de Osma*

*Escudo del Plano*

*Varas*

proyecto con todo detalle en un Memorial que envía a la Junta de Repoblación de Salamanca. Proponía construir 30 casas, una para cada uno de los colonos que pensaba establecer en el despoblado; pagaría el levantamiento y ornato de una iglesia, con todo lo necesario al culto; igualmente los gastos de desplazamiento y manutención de los colonos, desde que salieran de sus domicilios hasta el despoblado; se encargaría de que no les faltaran las semillas de la siembra del primer año, así como de su subsistencia hasta que recogieran la primera cosecha; les surtiría de útiles básicos para la casa si lo necesitaran; igual que para el trabajo; facilitaría a cada colono una pareja de vacas, cuatro ovejas, seis gallinas, un gallo, una cerda, una caballería menor... y se comprometía a eximir a los colonos del pago de la renta durante los dos primeros años. A cambio solicitaba «... la gracia del derecho de nobleza y ciudadano a favor de personas físicas, por cada diez casas construidas y otra de igual nobleza por la construcción de la iglesia, en recompensa todo ello de los dispendios, gastos y desvelos que habían de causar al exponente el establecimiento de esta población. Además», pedía «se dignase V.M. conceder al exponente la exención de tributos por 10 años, la contribución de diezmos novales por igual tiempo y la gracia de jurisdicción civil y criminal sobre dicho lugar perpetuamente»<sup>122</sup>. Las

pretensiones eran similares a las planteadas por la comunidad de jerónimos en Espiel en torno a 1750 y, lógicamente, la solicitud del Marqués de Hinojosa fue rechazada, no otorgándose los permisos por no considerar oportuno acceder a lo que pedía en el terreno jurisdiccional, precisamente en un momento en el cual se estaba realizando un gran esfuerzo para incorporar y devolver a la Corona todas las jurisdicciones pérdidas existentes y que habían sido enajenadas, vendidas o perdidas en épocas anteriores.

Ejemplos de colonización realizada por comerciantes enriquecidos con vistas a resolver así un contencioso aparecen en otros casos: la colonia de Benadresa en Castellón, equidistante de Onda, Castelló y Ribasalves, en la carretera que une estas dos poblaciones, fue construida por el comerciante Salvador Catalá como argumento en el litigio sobre la propiedad y uso de unas aguas de las Ramblas, con las cuales pretendía poner en explotación tierras de esta zona<sup>123</sup>. En torno a 1770 fueron numerosas las propuestas de colonización por particulares: Juan Basegoda estudió y publicó hace algunos años la adquisición de tierras y repoblación del pueblo de Almacelles, realizada entre 1768 y 1771 por Melchor de Guardia i Mata, ciudadano de Barcelona, quien recibió, como sucedió con la colonización de Algar, el privilegio de nobleza en

122. A.H.N. Gobernación. Nuevas Delegaciones, leg. 4048.

123. Miguel del Rey Aimat publicó en el «Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura» (tomo LXI, julio-septiembre 1985, cuaderno III, págs. 379-391) un artículo sobre «La colonia de Benadresa. Una alternativa colonizadora en el dieciocho castellonense», en el que da importante documentación sobre esta colonia, fijando la fecha de la misma entre mayo de 1781 y 1782.



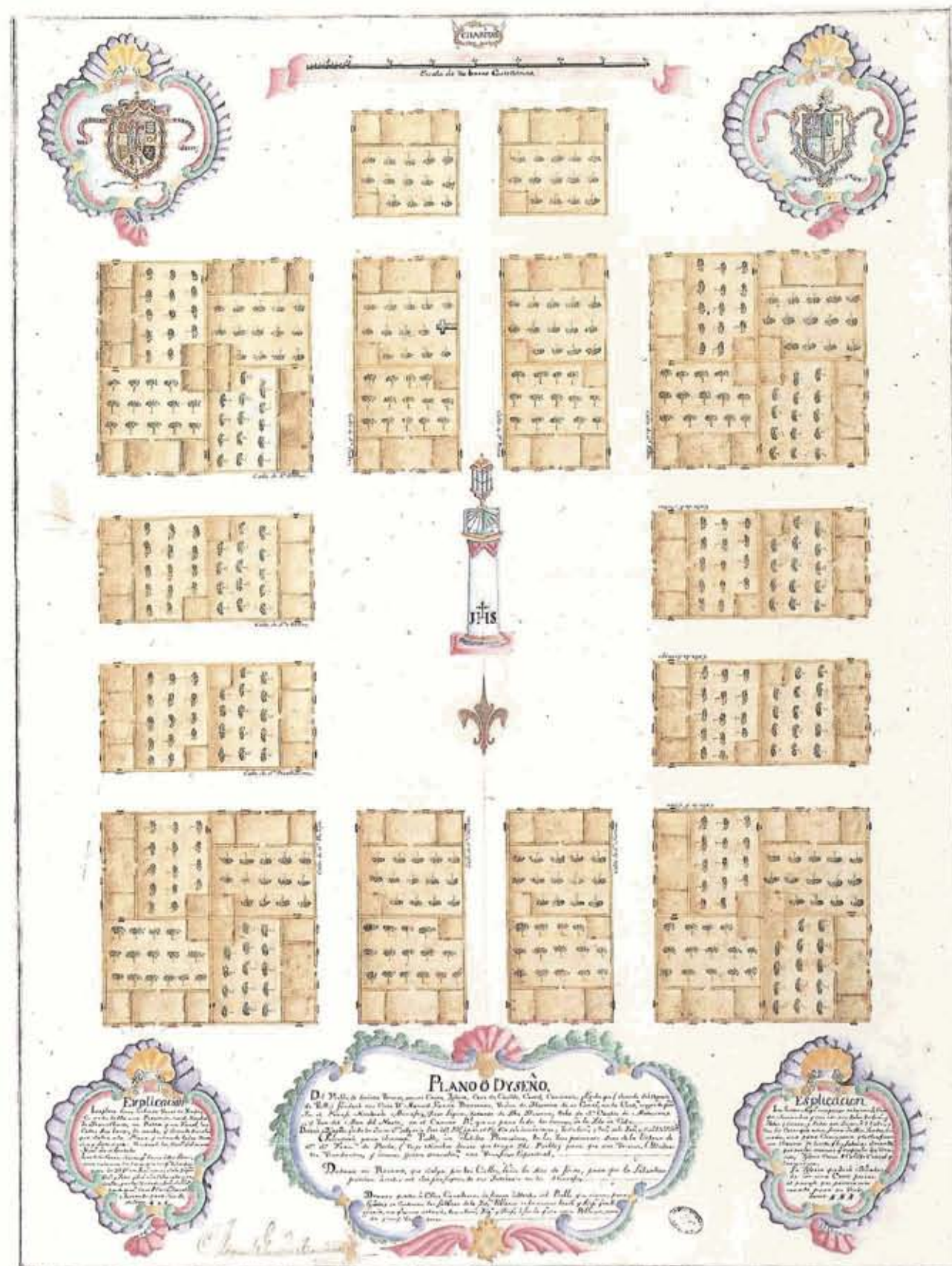
1774<sup>124</sup>. Almacelles se situó en la carretera de Lérida a Huesca y el compromiso de Melchor de Guardia era edificar una iglesia al tiempo que debía construir 40 casas para otros tantos pobladores, así como horno, panadería, taberna y mesón. Realizado el proyecto por José Más Dordal, maestro de obras de Barcelona, se concibió disponiendo 20 casas a cada uno de los lados del camino: frente a la iglesia y Ayuntamiento la calle Mayor se ensanchaba, formando el espacio de la Plaza Mayor. Todas las casas, se indica, debían tener planta baja (con los corrales y huertos en la parte posterior); en la planta principal se situarían las habitaciones y la sala y una segunda planta o desván era concebido para almacén. Las viviendas se edificarían a costa del promotor y se realizarían según los planos que señalaban la orientación de dependencias y extensión del edificio. Sin duda el trazado de esta población es uno de los más interesantes concebidos en estos años por lo que guarda a la racionalidad y lógica en la construcción de las viviendas: publicado por Juan Basegoda, los planos originales de José Más son propiedad del actual descendiente de Guardia.

En 1776 Olavide recibió la propuesta de José Rafael González para fundar una población en los baldíos de Espiel<sup>125</sup>. Diez años más tarde de que se iniciara la colonización en la zona de Sierra Morena,

González pedía al Consejo se le concedieran 5.000 fanegas de tierras así como el señorío, diezmos de frutas y el privilegio de cerramiento: a cambio se comprometía a construir una población para 40 colonos en el término de dos años, dando a cada uno de ellos casa y 50 fanegas. Señalaba además la conveniencia de construir una dehesa boyal y otra de *propios* para dotación del pueblo. La propuesta fue aprobada con algunas limitaciones y conocemos de la misma los planos que se hicieron: constaba tan sólo de cuatro bloques edificatorios, en cada uno de los cuales se organizaban 13 viviendas con un patio interior y, frente a él, se situaba el Ayuntamiento, mesón, cárcel y pósito. Conocemos también la propuesta realizada por el Regidor de Segovia, Agustín Ricote, sobre la posibilidad de formar una nueva población en el sitio de Alamillo: próximo a Espinar, y en el Camino Real de Castilla que conducía a Avila, destacaba como no había lugar donde se encontrara posada, venta ni albergue de descanso, abrigo y defensa de caminantes frente a gente forajida y malhechores. En este sentido su propuesta era concebir una población de 12 vecinos (incluidos un sacristán) los cuales pudieran trabajar 600 *obradas de tierra* dándoseles a cada uno 50 para que labrasen 25 cada año, quedando el resto en barbecho. Remitió entonces un plano de la población donde definía la iglesia y casas de

124. Juan Basegoda Nonell: *Almacelles, un pueblo de la Ilustración*, Barcelona, 1975. En este importante trabajo se reproducían los planos realizados por José Más.

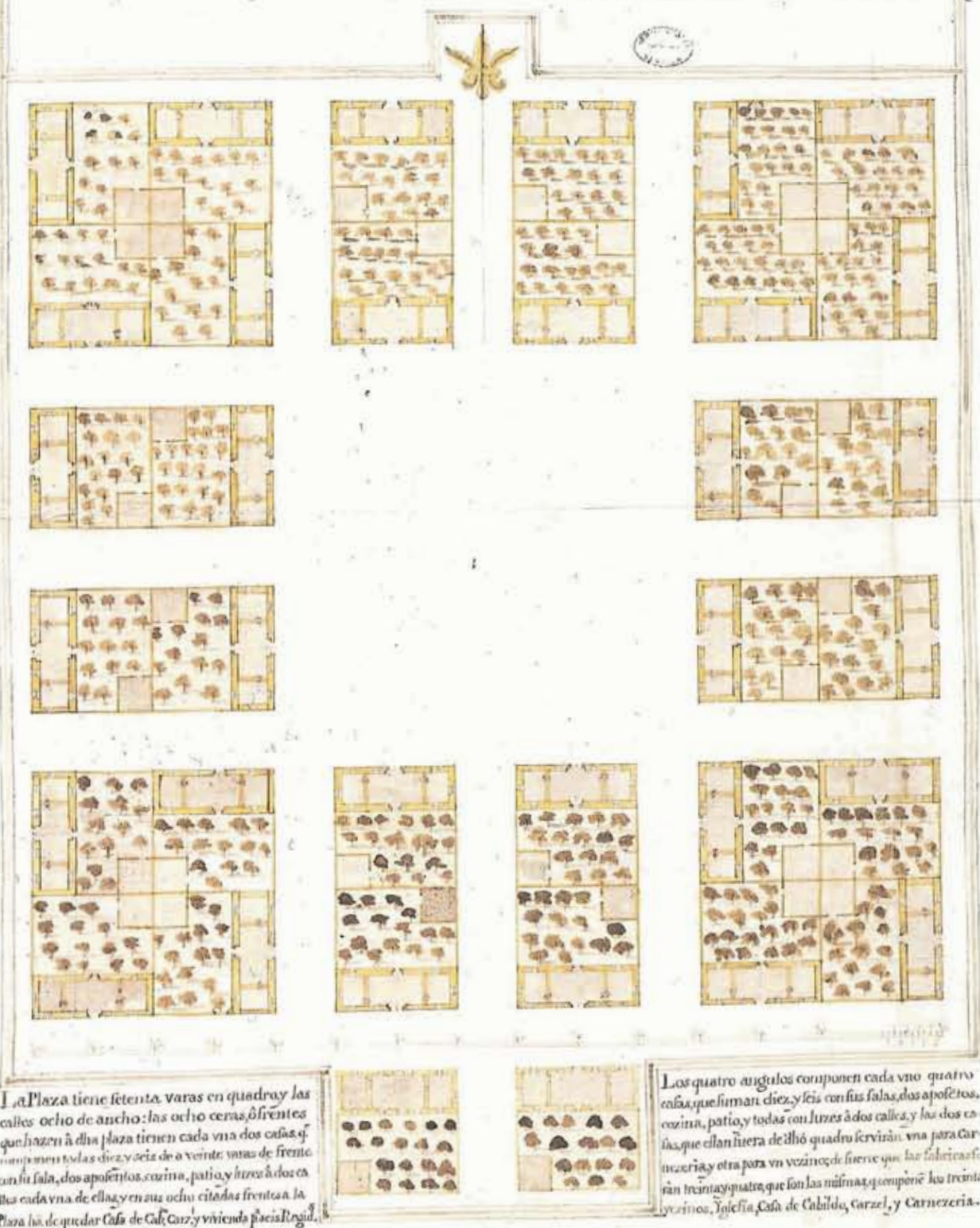
125. A.H.N., Conejos, leg. 4.058.



Plano y diseño del pueblo de 30 vecinos, con sus casas, iglesias, casas de cabildo... que se quiere construir en la ciudad de Manajá. s.f. A.G.I.



**Plano, ó Diseño del Pueblo de treinta vecinos, Yglesia, Casas de Cabildo, Carzel y Carnezeria,** que siendo del agrado de S. M. fundará á su costa D. Manuel Garzia Barreras del Consejo de S. M. en el Tribunal de la Contaduría mayor de Quentas en el parage nombrado Manajay doze leguas distante de la Ciudad de la Havana, ocho de la de San Carlos de Matanzas y tres del Mar del Norte en el Camino Real, que va para todos los demás de la Ysla de Cuba.



Consejos (a ambos lados de la plaza) y mostrando las viviendas de los labradores una distribución que incorporaba la cuadra junto a la vivienda<sup>126</sup>. Por último sabemos que don José Cayo López, vecino de la villa de Zafra, propuso en 1793 organizar una población en la villa de Valbanera, en término de Cáceres, distante seis leguas de ésta<sup>127</sup>. La propuesta consistía en organizar una población de 25 edificios «... 18 casas de 14 varas de frente, 6 de alto, 2 naves y 2 pisos con sus correspondientes divisiones, lo bajo para habitación de los colonos y los altos con la disposición y seguridad necesaria para que custodien sus granos y otros efectos, así como corrales y caballerizas. Debía existir, igualmente, una casa (con 20 varas de frente) para mesón y hospedaje de los pasajeros; otra para la residencia del promotor D. José Cayo López o persona que lo representara; otra para horno público; molino harinero cercano al pueblo; iglesia de 28 varas de fondo y correspondiente anchura con disposición en su fachada a la que pueda ser mayor en lo sucesivo, según lo vaya pidiendo el aumento de la población». Señalaba entonces como a cualquier persona, vecina o forastera, se le permitiría edificar casa o casas, con tal que éstas se fabricaran guardando el mismo orden proyectado en

el plano de la población. Se señalaba, igualmente, cómo cada colono recibiría no solamente su *suerte* de 50 fanegas de tierra de labor y 4 fanegas de regadío, sino terrenos para viñas, olivares, castaños... se reservaría, además, una dehesa boyal en clase de propios. Los promotores pedían para sí y para sucesores seis millares de tierra inculta para poderla cerrar y adehesar, así como que se les concediera título nobiliario y potestad de nombrar presbítero y señorío. Remitían entonces dos planos con la demarcación del término confeccionados por los agrimensores Juan Vicente Fernández y Pedro de la Concepción Zorrilla. Explicaban que en los planos se fija el sitio que parece más oportuno para establecer la población por la sanidad de su altura, bondad de tierras, junta y unión de los caminos reales así como firmeza de las aguas que contiene. Parece evidente que la colonización de Sierra Morena tuvo un fuerte impacto en la España Ilustrada: lo que también resulta claro es que todas estas actuaciones se realizaron de forma aislada, sin que existiera un plan de colonización y tan sólo los proyectos de Sierra Morena y Nueva Andalucía aparecen como piezas singulares dentro de una actuación de ordenación del territorio.

126. A.H.N., Consejos, leg. 9.095, núm. 5.

127. A.H.N., Consejos, leg. 4.060.







La idea de ciudad en Blondel y Patte. El embellecimiento de los Prados en Madrid; las opiniones de abate Ponz; la Alameda de Sigüenza; el Campo Grande de Valladolid; los paseos de Salamanca; la propuesta de un nuevo espacio en Burgos

Al aproximarnos al estudio de las ciudades españolas de la segunda mitad del XVIII, nos enfrentamos a un material que resulta ser de muy distinta naturaleza: referencias cartográficas, memorias de proyectos, información facilitada por los censos, descripciones en libros de viajes o guías para forasteros, grabados, perspectivas o vistas a vuelo de pájaro de núcleos urbanos...; aparentemente su conjunto ofrece una imagen global de la ciudad: existe, sin embargo, un problema debido al carácter contradictorio de los documentos citados; a menudo los planos tan sólo son siluetas de población, donde no se detalla la configuración de la trama ni se define cual fue la ocupación real de manzanas<sup>1</sup>; en otras, el autor decidió integrar en su diseño proyectos que no llegaron a realizarse; en los grabados o perspectivas se cambia, a menudo, la escala o se incluyen fantásticos equipamientos, con lo que la referencia aparece distorsionada; si leemos las «guías de forasteros» o «almanaques» veremos cómo, en su mayoría, se concibieron como largas listas donde se enumeraban calles, se daba referencia de palacios e iglesias más importantes, fijándose a continuación posibles recorridos que permitiesen ver, cómodamente, los *bits* mencionados, pero nada se decía sobre la ciudad. Por último, tampoco los libros de viajeros son referencia fidedigna puesto que, a menudo, sus opiniones sobre una misma ciudad eran contradictorias, bien por valorar distintos aspectos, o, caso de coincidir, por expresar

opiniones diferentes.

Surge la duda sobre cómo se valoró, en torno a la segunda mitad del siglo, la idea de ciudad; la *Enciclopedia*, en 1765, señalaba cómo ésta era «... una reunión de varias casas dispuestas en calles y cerradas por un recinto común, que ordinariamente eran muros o fosos. Para definir la ciudad más exactamente, ésta es un recinto cerrado de murallas que encierra distintos barrios, calles, plazas públicas y otros edificios»<sup>2</sup>. Definida desde lo existente, el autor del artículo se preocupaba en detallar y analizar cada una de las partes que la configuraban, frente a la propuesta barroca donde clasicismo y teatralidad habían definido una imagen que se quería grandiosa: y la idea concebida en el pasado es ahora puesta en cuestión al señalarse su falta de proyecto unitario, criticándose, además, que los supuestos esbozados en las ciudades de nueva planta concebidas en el XVII, (Londres tras el incendio, las poblaciones sicilianas reconstruidas después del terremoto o los ejemplos de la colonización americana), no se aplicasen, en ningún caso, a las poblaciones existentes.

En torno a 1750 surge una voluntad nueva por conocer la realidad de la ciudad para poder, así, iniciar su transformación: cambia el concepto sobre qué significa la *información* de la ciudad, y frente a aquellos planos en los que sólo se apreciaba la silueta de la población (la *tache aveugle*, según frase de Fortier), las encuestas, planimetrías, requisitorias, interrogatorios o censos proponen el estudio de la realidad desde una base diferente como es la ciudad entendida como elemento en el proceso productor de riqueza<sup>3</sup>. Y si ello sucede en Francia o Italia, lo mismo ocurre en la España del momento, donde los censos tuvieron un significado excepcional dentro de la voluntad ilustrada por conocer la realidad. Concepción Camarero ha publicado recientemente

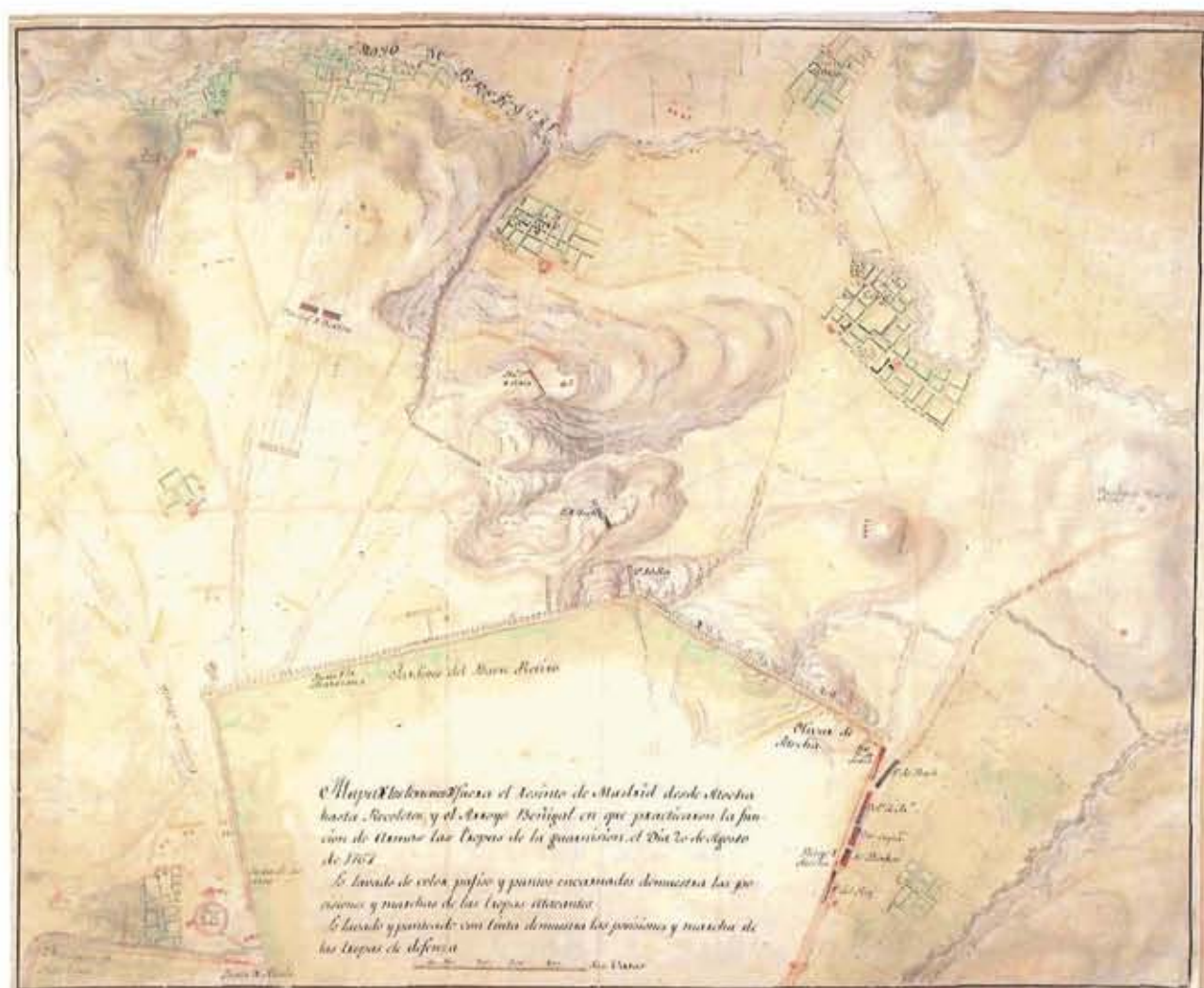
1. J. M. Dudot; B. Flouzat; M. Maccotti y D. Remy, *Le devoir d'embellir. Essai sur la politique d'embellissement à la fin de l'ancien régime*. Cordá, pág. 27.

2. *Encyclopédie ou dictionnaire des sciences, des arts et des métiers...*, tomo XVII, 1765, pág. 277. Manfredo Tafuri: «Simbolo e ideologia nell'architettura del

iluminismo», «Comunità», núms. 124-125, nov.-dic. 1964, págs. 68-85, voz «Architettura».

3. Ver anexo I, al final del capítulo.





194

Mapa de los terrenos de fuera del recinto de Madrid, desde Atocha hasta Recoletos... 1767. S.G.E.

un importante estudio sobre la *Planimetría* de Madrid, llevada cabo en torno a 1749<sup>4</sup> para dar solución a la compleja administración de la *Regalía de Aposento*. Con tal motivo se encomendó a un Visitador General que, al frente de un grupo de funcionarios y empleados (visitadores particulares, escribanos, alguaciles, maestros de obras y contadores) procediese a ver y medir todas las casas de la Villa, levantar planos de «todos los sitios eriales» (incluyendo iglesias, conventos, monasterios, oratorios, hospitales..., tradicionalmente exentos del pago de tasas) con vistas a establecer una nueva relación de las cargas y rentas que cada propietario debía pagar a la Corona.

Concebido como una inspección fiscal sobre el patrimonio inmueble, el resultado fue un conjunto de 557 planos de manzanas en los que se detallaba cada solar, precisándose la ocupación real, el nombre de su propietario y, al tiempo, la obligación fiscal que le definía. Francisco Martín ha estudiado la *Planimetría* destacando la voluntad de sus autores por comprender la ciudad no como un conjunto de

planos, de piezas aisladas, sino de forma global, como organismo con una problemática frente a la Hacienda, definida su situación económica y, por ello, planteando el estudio de la propiedad del suelo en el Madrid de la segunda mitad del siglo, con vistas a conocer el uso de la ciudad, de su trabajo se desprende una interpretación que entiendo sobrepasa las habituales referencias formales a un urbanismo barroco. De forma paralela T. Reese ha estudiado la organización de funciones (la división de espacios, por tanto) en la vida cotidiana en los palacios madrileños del siglo XVIII, apuntando un dato: en algunos de ellos residían entre 250 y 400 criados lo cual, más allá de la anécdota, implica afrontar un problema arquitectónico tanto al precisar cómo se organizaba la vida en el espacio físico de estos caserones como, al mismo tiempo, conocer qué impacto tuvo, en la trama urbana, la presencia de cada uno de estos grandes palacios. Si bien es cierto que estos datos no se recogen en la *Planimetría*, al plantear esta reflexión sobre un plano en el que figuren dónde se encontraban los palacios de la aristocracia madrileña obtendremos una visión de la ciudad muy distinta a la que pueden ofrecer los grabados, mapas, descripciones... antes citados, puesto que ahora se definen usos y se establecen cuáles fueron las posibles formas de vida en distintas partes de ciudad.

¿Qué alcance tiene entonces un documento como la *Planimetría*? Básicamente supone comprender cómo se desarrolló el proyecto barroco de ciudad y de qué manera se configuró la trama; no debe pues extrañar que a partir de 1750 surja un rechazo de aquella realidad y se proponga, frente a una población definida desde lo que se entiende como el caos y la confusión, una imagen concebida desde la lógica y la razón. La *Planimetría* daba, es cierto,

195

Edades.	Solteros.		Casados.		Viudos.		Totales.
	Varones.	Mujeres.	Varones.	Mujeres.	Varones.	Mujeres.	
Hasta 7 años...	8841	8554					17395
de 7 a 10...	8435	8398	3	29		1	16866
de 10 a 25...	11321	10046	1820	3645	38	135	27005
de 25 a 40...	9135	4508	13611	13922	549	1675	43601
de 40 a 50...	2164	882	7319	5911	738	2095	19131
de 50 arriba	1951	857	7461	4783	2180	6272	23545
Totales...	41057	33275	30215	28313	3505	10178	147542
Total de excluidos...	75332		18528		13683		
Total de personas en Conventos, Colegios, Hospitales, &c. sin sujeción a Profesión, ó Regla...							6283
Religiosos...							1824
Religiosas...							829
Total general, excepto los Cuerpos de tropa que pasan revista...							156672

Total de personas que, tanto por edades como por estado, viven en Madrid. 1767. Mercurio, A.H.N.

4. Recientemente se ha publicado una edición facsímil de la *Planimetría General de Madrid*, (1988), a cargo de Tabacalera Española, en la que existen tres

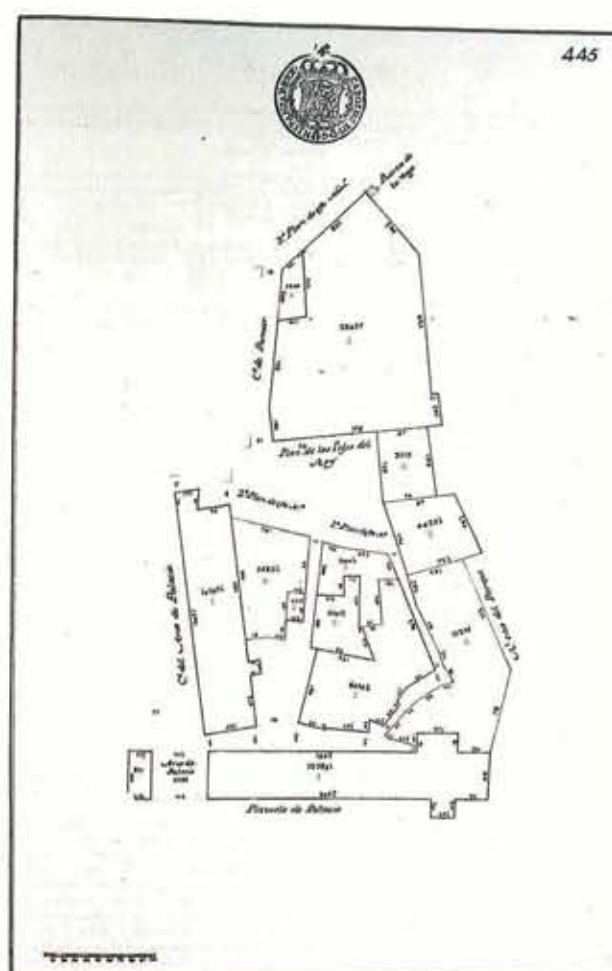
importantes estudios: A. López Gómez: *Madrid a mediados del siglo XVIII*; Concepción Camarero Gullón: *La Planimetría General de Madrid en el contexto de las*

*políticas de conocimiento del espacio y de la reforma fiscal* y, por último, Francisco J. Marín Perellón: *Planimetría General de Madrid y Regalía de Aposentos*.

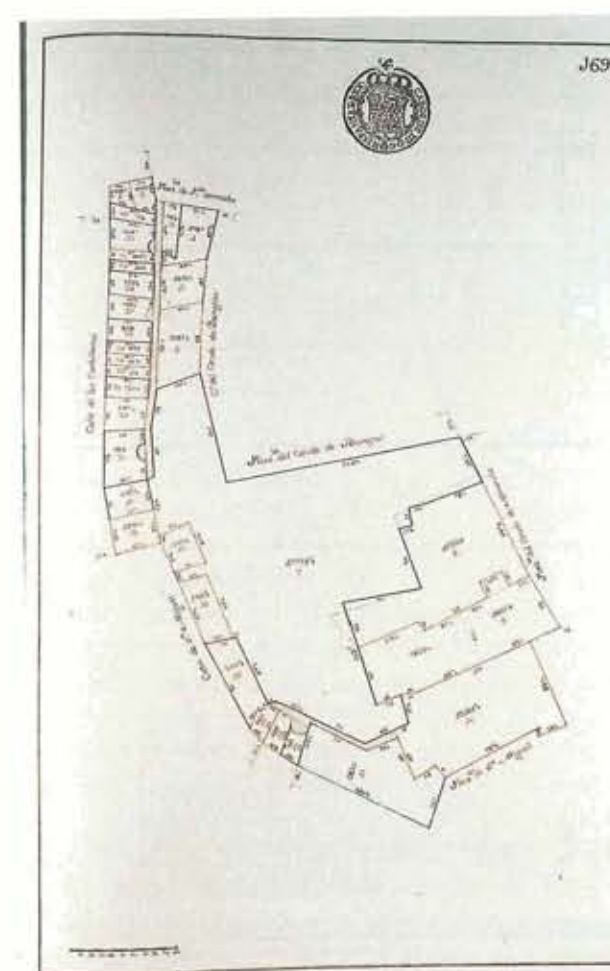




Planimetría de Madrid. Manzana 307. 1751 (?). B.N., Mss.



Planimetría de Madrid. Manzana 445. 1751 (?). B.N., Mss.



Planimetría de Madrid. Manzana 169. 1751 (?). B.N., Mss.

detallada relación de la ocupación de aquellas 557 manzanas sin embargo, en ninguno de los planos se ofrece información sobre la calidad arquitectónica de los edificios ni se define, tipológicamente, a qué corresponde cualquier construcción dentro de una parcela; es cierto que el levantamiento se hizo desde esquemas fiscales y que estos datos obviaban para este fin, pero no es menos cierto que al margen de esta consideración el plan no detalla ni informa sobre lo que significa la imagen de la ciudad en aquellos momentos.

Aparece así una voluntad primero por conocer y, como consecuencia, por rectificar y modificar lo que se señala como el caos: Laugier había comentado cómo el deseo de actuar de forma decisiva en una ciudad como París, significaba derribar demasiado y

reeditar, al mismo tiempo, un importante número de edificios; proponía entonces la necesidad de redactar un plan que reglamentase cualquier intervención posterior hasta que los restos del viejo orden desaparecieran con el tiempo «... aquello que nosotros habremos comenzado, nuestros nietos lo acabarán y la posteridad —reconociéndonos haberlo imaginado— nos deberá las mil obras maestras de ejecución que recuerden, en siglos posteriores lo correcto y lo importante de nuestras ideas»<sup>5</sup>. Pero sólo en aisladas ocasiones el arquitecto tuvo oportunidad de actuar de forma radical en la ciudad, formulando aquel plan: recordemos la importancia que tuvieron las calamidades naturales y cómo éstas se convirtieron, sorprendentemente, en aliadas de las nuevas ideas; tal sucedió tras el terremoto de

5. Laugier: *Essai sur l'architecture*, París, 1755, págs. 219-220.

Lisboa, en 1755, cuando para la reconstrucción de la ciudad se esbozaron supuestos diferentes a los hasta entonces adoptados, aplicándose las ideas de regularidad y orden esbozadas en el pensamiento pre-ilustrado<sup>6</sup>.

¿A qué tuvo que enfrentarse la ciudad de la Ilustración? En primer lugar, podríamos contestar, que a la propia realidad, y por ello a la voluntad de transformar la estructura existente. Es cierto que, en los momentos de Luis XIV, tanto Blondel como Bullet habían formulado propuestas de embellecimiento consistentes en valorar y destacar aquellas partes de la ciudad que se encontraban en el entorno físico del poder Real. Entendido el embellecimiento como lujo, como fasto por el cual

6. Hace algunos años, José Augusto França publicó un importante estudio *Uma ville des Lumières. La Lisbonne de Pombal*. Fondation Calouste Gulbenkian. París, 1988. Existe

también edición del mismo estudio en Roma, 1972. En diciembre de 1988 se organizó en la Fundación Gulbenkian de París una exposición sobre el tema con

la Corte saca a la ciudad precisamente su propia valoración de lo que significa el poder Real, esta política de embellecimiento establecía una dicotomía entre el espacio de la Corte y la existencia, en el resto de la ciudad, de un caos urbano. Existe una política de *máscara* y, por tanto (tal y como planteará Patte), se pretende actuar sobre partes concretas de la trama, glorificando la figura del Monarca y haciendo ostensible a la ciudad «... todo aquello capaz de hacer pasar a la posteridad el recuerdo de su reinado».

En la propia idea de embellecimiento se dio, sin embargo, una progresiva evolución que fue desde la valoración del espacio del Príncipe a definir propuestas en lo que ya se aceptaba era el caos. Se actuó, por ello, en un espacio heterogéneo y se definió un único proyecto urbano consistente en la creación de paseos; se precisaron los límites de la ciudad, reorganizándolos; se llevó la idea del embellecimiento a la trama, dando un nuevo sentido a las infraestructuras (empedrado, alcantarillado o alumbrado) al tiempo que se regulaban las alineaciones de calles. Como consecuencia de ello las ordenanzas urbanas cobraron nueva dimensión, reflejándose la nueva mentalidad no ya en normas sobre el ornato (ordenanzas que definían criterios de composición de las edificaciones a la calle) sino que se regularon las alturas de las viviendas (fijadas ahora en relación con el ancho de las calles), al tiempo que se establecía dónde debían situarse los equipamientos.

Las transformaciones que se plantean en la ciudad tienen, pues, poco en común con las abstractas propuestas anteriores «... no es necesario para la belleza de la ciudad que ésta esté trazada con la fría simetría de las ciudades del Japón o de China, o que sean siempre un conjunto de viviendas dispuestas con extrema regularidad en manzanas

abundante documentación y se mostraban los originales sobre las seis propuestas para la reconstrucción de la *Baixa*.

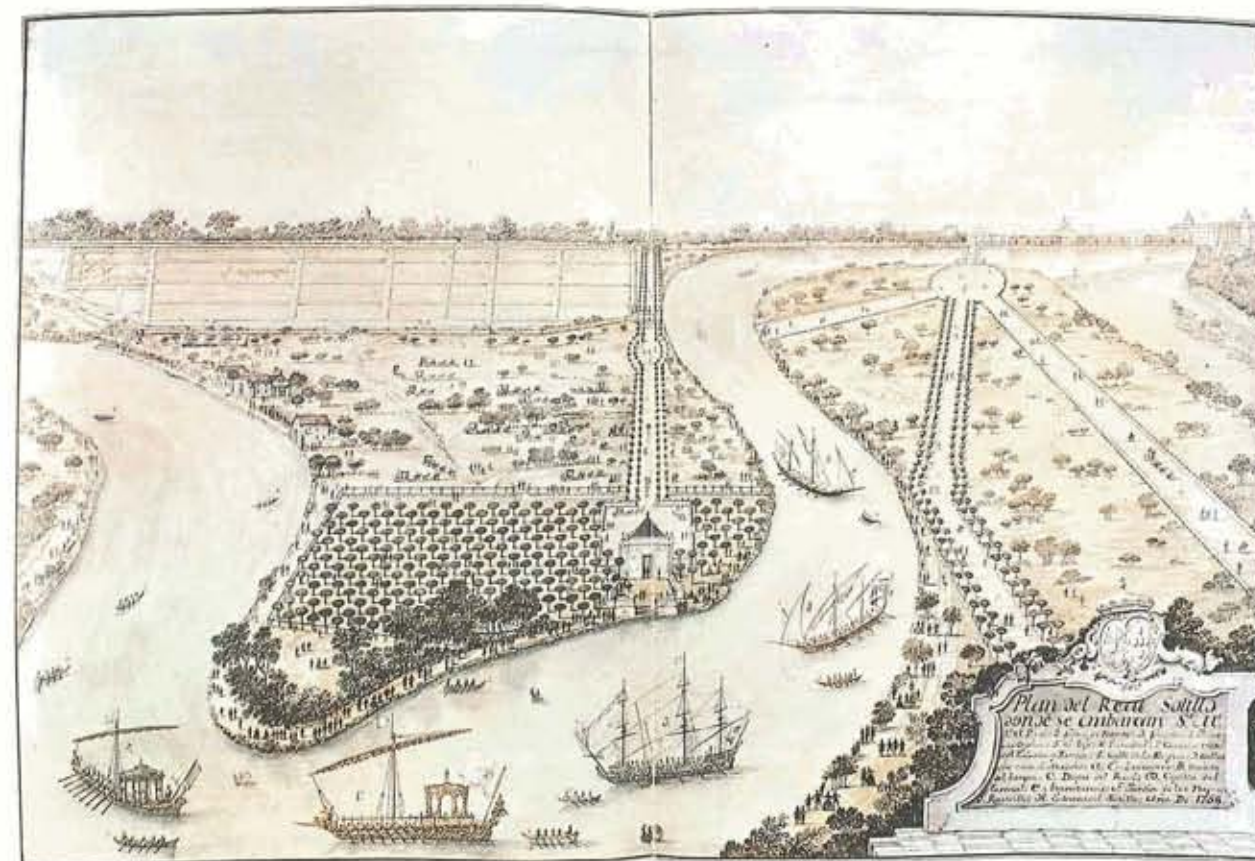


cuadradas o paralelogramos: lo esencial es que todos los accesos sean fáciles. Conviene, sobre todo, evitar la monotonía y la excesiva frialdad de la distribución global de su plano». Siguiendo la reflexión de Patte, que mantenía que la discusión sobre la forma de la manzana implicaba discutir la organización —que no forma— de la ciudad, se asumió el viario definido en el siglo anterior y la problemática se centró en cómo ocupar la manzana, teniendo presente que en estos momentos toda Europa, y no sólo España, vive un importante crecimiento demográfico y, como consecuencia, existe un aumento de habitantes en las grandes urbes. Si la crisis agraria de 1765-1766<sup>7</sup> determinó el crecimiento de Barcelona (al existir, como intentaré explicar poco más adelante, un fuerte movimiento migratorio hacia la ciudad), por lo mismo, las transformaciones que aparecen en Madrid no sólo deben explicarse desde la referencia al incendio del Palacio Real y a la voluntad de una aristocracia por vivir frente al Buen Retiro (ocupando el frente del Prado), sino que es preciso tener en cuenta cómo la falta de vivienda en la ciudad condicionó un cambio en su estructura, determinando tanto la idea de un crecimiento en altura como la necesidad de un primer ensanche.

Lavoisier había señalado, en aquellos años, «... la necesidad de oponerse al progreso del error» y, refiriéndose a la ciudad, el progreso del error significaba mantener una situación heredada. Se procedió a una reflexión sobre el sentido que tenía cada parte de ciudad, partiendo de los términos definidos por la Enciclopedia: se analizó qué significaba el concepto *límite* y una idea nueva (el Paseo) sustituyó tanto a terrazas, fosos, muros, murallas..., como a la *vía* o eje urbano definido en las propuestas barrocas. Entendieron los arquitectos que la ciudad debía alcanzar, en su desarrollo, el

límite de la población, estableciéndose así una clara diferencia entre el casco y los núcleos extramuros, independientes en cuanto a trazado, pero supeditados, en funcionamiento y estructura, a la gran población. El ejemplo de la Barceloneta será especialmente significativo sobre todo si valoramos cómo se plantea la construcción paralela del Rabal, en un momento en el cual Barcelona opta, dentro de su propio recinto de murallas, por un inicial ensanche de población. Definir el crecimiento (y en su caso, incluso, el ensanche) supone oponerse al «progreso del error», y ello implica definir un nuevo programa urbano que precise cuáles deberán ser y dónde quedaran situados los nuevos equipamientos: por ello no sorprende que Troconiz presente a la Academia de San Fernando un estudio sobre «*Cuáles deben ser las miradas de un arquitecto para la formación de una ciudad capaz para 6.000 vecinos, explicando con claridad su mayor hermosura y carácter de sus edificios según su destino, sin perder de vista la comodidad y reglas principales de policía*»<sup>8</sup>.

El concepto *hermosura* aparece, pues, ligado a otra idea, también nueva, como es la de *comodidad*. Debido a este cambio, las viejas guías de forasteros poco a poco dejan de tener valor puesto que interesa, según se aproxima el fin del siglo, comprender la ciudad no sólo desde la singularidad tipológica de los edificios, sino desde el análisis de áreas concretas. Será este estudio el que potencie las discusiones sobre la imagen de ciudad y el que genere una problemática que se refleja no en los libros de arquitectura y sí en la prensa periódica, donde se comentan, de manera sistemática, las noticias sobre derribos de antiguas construcciones así como la edificación de otras nuevas que se adaptan a las nuevas propuestas tipológicas. El estudio de las tipologías de vivienda, en la



Vista de las falúas reales en las inmediaciones del Real Sitio de Aranjuez (1758). B.P.R.

segunda mitad del siglo XVIII, es tema por hacer en la historia de la arquitectura española: si poco sabemos de la ciudad (nada o casi nada de su uso cotidiano y diario) existe, igualmente, una importante laguna en la reflexión sobre la vivienda. Queda claro que, en las nuevas poblaciones, sí hubo (como consecuencia de aplicar una tratadística concebida por los ingenieros militares) una importante innovación tipológica, pero conviene destacar cómo esta iniciativa apenas llegó a la ciudad. La única referencia que tenemos es el texto de Pló<sup>9</sup> (que sabemos fue, durante muchos años, referencia para los estudiantes de la Academia) y este dato contrasta con los numerosos dibujos que, sobre el tema, existen en los fondos documentales de la Academia de San Fernando, en los cuales vemos de qué forma y en qué manera evolucionó el estudio sobre la vivienda. No sólo cambia, espacialmente, el concepto de palacio, sino que también la vivienda se concibe distinta: podríamos comentar, en este sentido, ejemplos proyectados en el Rabal barcelonés, la

propuesta de barrio compuesto por 90 viviendas que propone Pelegrín Bastero, o los diseños de grandes bloques de manzana, concebidos en la propia Academia de Madrid, cuando se pretende dar solución formal a la propuesta de Jovellanos para generar un ensanche en el norte de la ciudad; la vivienda se enfrenta entonces, desde una reflexión nueva, a la imagen de ciudad existente y será a partir de esta nueva referencia como se esbozan estudios sobre las ordenanzas de la ciudad, analizándose tanto la altura de bloque (lo cual implica fijar la altura mínima de cada una de las plantas) como el ancho de las calles. El concepto de ordenanza cobra nueva dimensión, como ha estudiado Ezquiaga, y en las que se redactan en estos años se precisa la necesidad de modificar el criterio anterior (que identificaba el concepto de *ornato* con la disposición de huecos en fachada) señalando cómo no bastará ya ofrecer sólo diseños de los alzados, sino que será necesario también definir la composición en planta o, como ocurrirá en Barcelona, fijar las alturas de cada una de las

7. Pierre Vilar: *Catalunya dins l'Espanya Moderna*. Barcelona, 1965. Existe, sobre el tema del embellecimiento, un importante documento español que nunca ha sido

comentado: me refiero a la carta de Matheo Antonio Barberí *Sobre el embellecimiento de ciudades*, publicado en 1763 y que se encuentra en la Biblioteca

Nacional, sig. 3-57543.

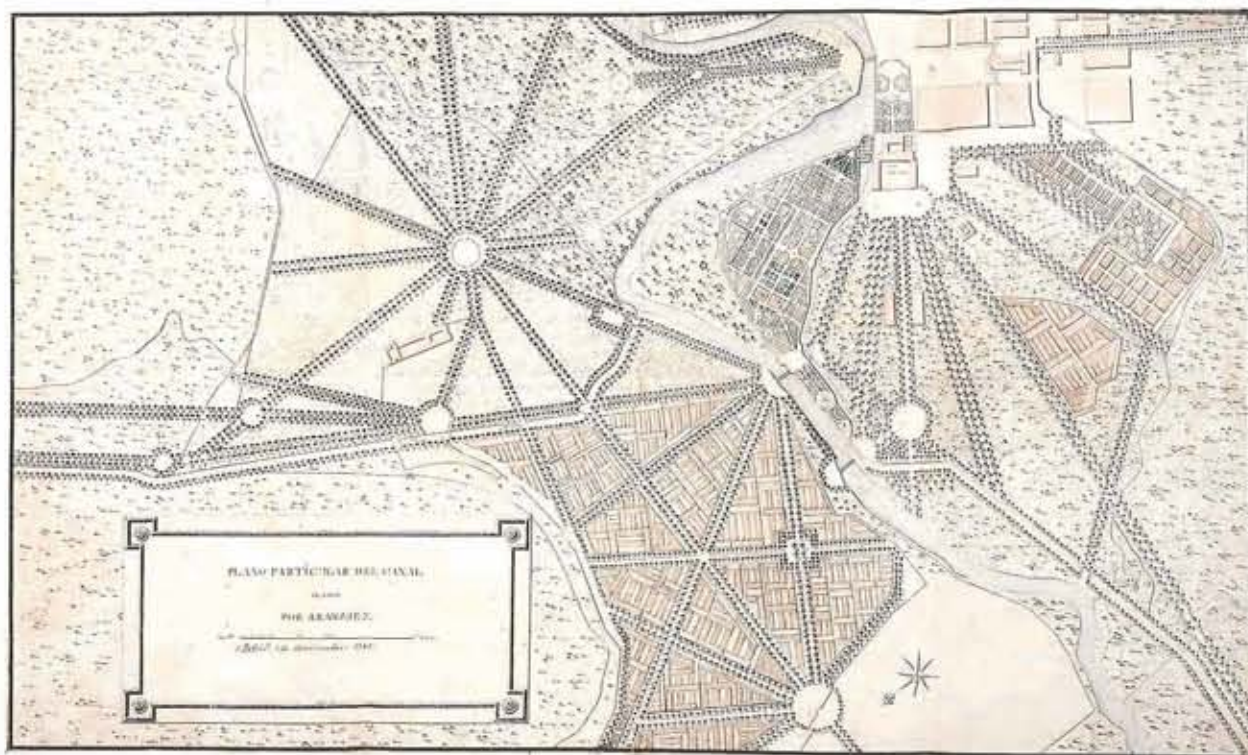
8. José Joaquín Troconiz, *Cuales deben de ser las miradas de un arquitecto para la formación de una*

*ciudad capaz de 6.000 vecinos, explicando con claridad su mayor hermosura y carácter de los edificios, según su destino, sin perder de vista la comunidad y*

*reglas generales de policía*. Academia de San Fernando, Manuscritos, Madrid, sig. 3114/3.

9. Pló y Camín, Antonio: *El Arquitecto Práctico, Civil, Militar y Agrimensor*. Madrid, 1767.





Plano particular del canal del Tajo a su paso por Aranjuez. 1785. S.G.E.

mismas. Pero además, y frente al caos existente en la antigua ciudad, ahora el arquitecto estudiará, siempre en expresión de Ezquiaga, cómo fijar las ordenanzas de agua (alcantarillado, fuentes, cloacas...), las ordenanzas de fuego (normas de incendios) y, por último, las ordenanzas de aire, regulando los anchos de calles. Si a ello añadimos que las ordenanzas de ornato pretenderán también regular la imagen de la calle (no sólo señalando su ocupación, sino, incluso, modificando la trama y definiendo proyectos que establezcan nuevas alineaciones) con vistas a dar fin al caos antes citado, comprenderemos como cambió, en estos años, la idea de ciudad.

Por ello entiendo que el estudio de la trama urbana en la segunda mitad del XVIII precisa realizarse desde una triple referencia: la vivienda; cómo ésta configura la manzana y, por último, las transformaciones que se organizan en la propia trama urbana. Es evidente que algunas vías mantuvieron un uso casi medieval de su espacio y que la naturaleza de su comercio limitaba y determinaba su actividad. Sin embargo, conviene destacar cómo al modificarse en aquellos años el

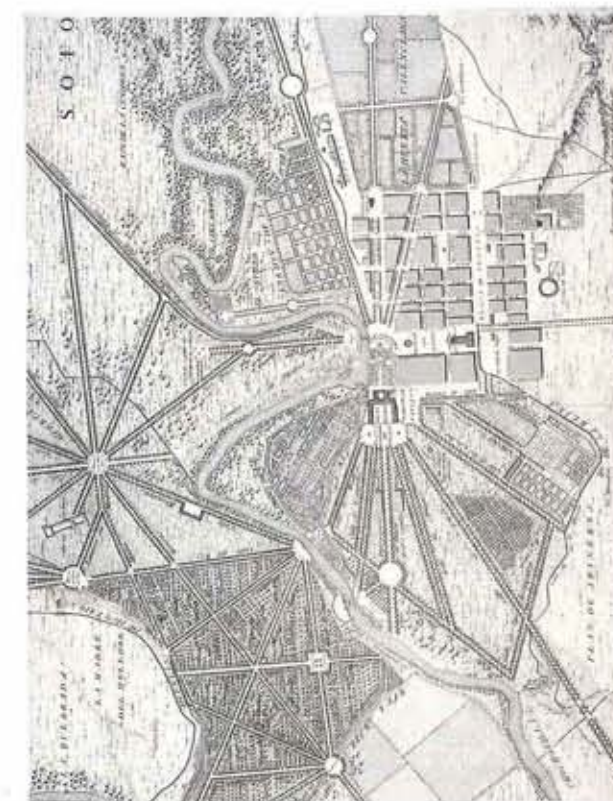
comercio, ello determinó un cambio en la tipología de la habitación, ejemplo de ello pueden ser las transformaciones que aparecen tanto en la calle de la Argentería, en Barcelona, como en el sur de Madrid; en el primero, los tenderetes de plateros, instalados en los portales de las viviendas, habían invadido las aceras, siendo necesario un conjunto de ordenanzas para redefinir el carácter de la calle; en el caso madrileño, por el contrario, la aparición de un primer uso industrial, con la consiguiente concentración fabril en el área, y la presencia del Rastro (zona de mataderos y sacrificio de animales que, al ser arrastrados, dejaban tras de sí un reguero de sangre), dieron lugar a un conjunto de soluciones tipológicas de vivienda diferentes a las existentes en el norte.

A partir de 1780 se piensa que las operaciones de embellecimiento no deben destinarse tan sólo a consagrar la imagen del Rey, sino que se entenderán como redistribución espacial de los equipamientos. Si estudiamos, en este sentido, los textos franceses, veremos cómo aparece una importante crítica a la ubicación de mataderos, cárceles, cuarteles u hospitales dentro de la ciudad y cómo paralelamente

a estas censuras se desarrollan esquemas de una política de ordenanzas que, desde supuestos higienistas, pretenden reorganizar el espacio urbano. Los estudios sobre los cementerios de Madrid, el proyecto de Juan de Villanueva para el Lazareto...<sup>10</sup> contrastan (en los primeros años del nuevo siglo) con las propuestas que, en torno a 1770, se habían planteado en Cartagena, Santander, Tarragona..., sobre la voluntad de organizar una fachada de casas que, al desarrollarse a lo largo de una calle, tuviesen como intención básica *bermosearla*. Entre el frente de calle que propone Llovet en Santander y las propuestas realizadas en Nápoles —y posteriormente repetidas en España— de levantar una estatua ecuestre del Rey<sup>11</sup> en la Plaza del Espíritu Santo, la diferencia es obvia: si anteriormente se había potenciado de esta forma la imagen del monarca ahora se concibe un conjunto de operaciones que se encuadran con la voluntad de organizar arboledas en los caminos que conducen a las poblaciones (Barcelona, Tarragona, Alicante, Zaragoza, Madrid...) siguiendo la idea que difunde Antonio Ponz, cuando comenta cómo esta medida debía imponerse por las autoridades eclesiásticas a los párrocos, con vistas a que éstos, desde el púlpito, como hicieran para difundir entre los agricultores los nuevos tipos de arados, incitasen y estimulasen a los vecinos al plantío de árboles y organización urbana de

10. C. Sagar Quer: *Carlos III y el restablecimiento de los cementerios fuera del poblado*. Fragmentos, núms. 12-14, 1988, págs. 240-259; del mismo autor *El Cementerio General del Sur o de la Puerta de Toledo*, obra del arquitecto Juan Antonio Cuervo, A.I.E.M., t. XXIV, 1987, págs. 111-120; y *Las últimas obras de Juan de Villanueva*. *El Cementerio General del Norte de Madrid*, Goya, núm. 196, 1987, págs. 213-221. Por otra parte, el equipo de Investigación del Museo Municipal de Madrid publicó

recientemente un interesante artículo sobre un proyecto de Juan de Villanueva para un lazareto en Madrid.

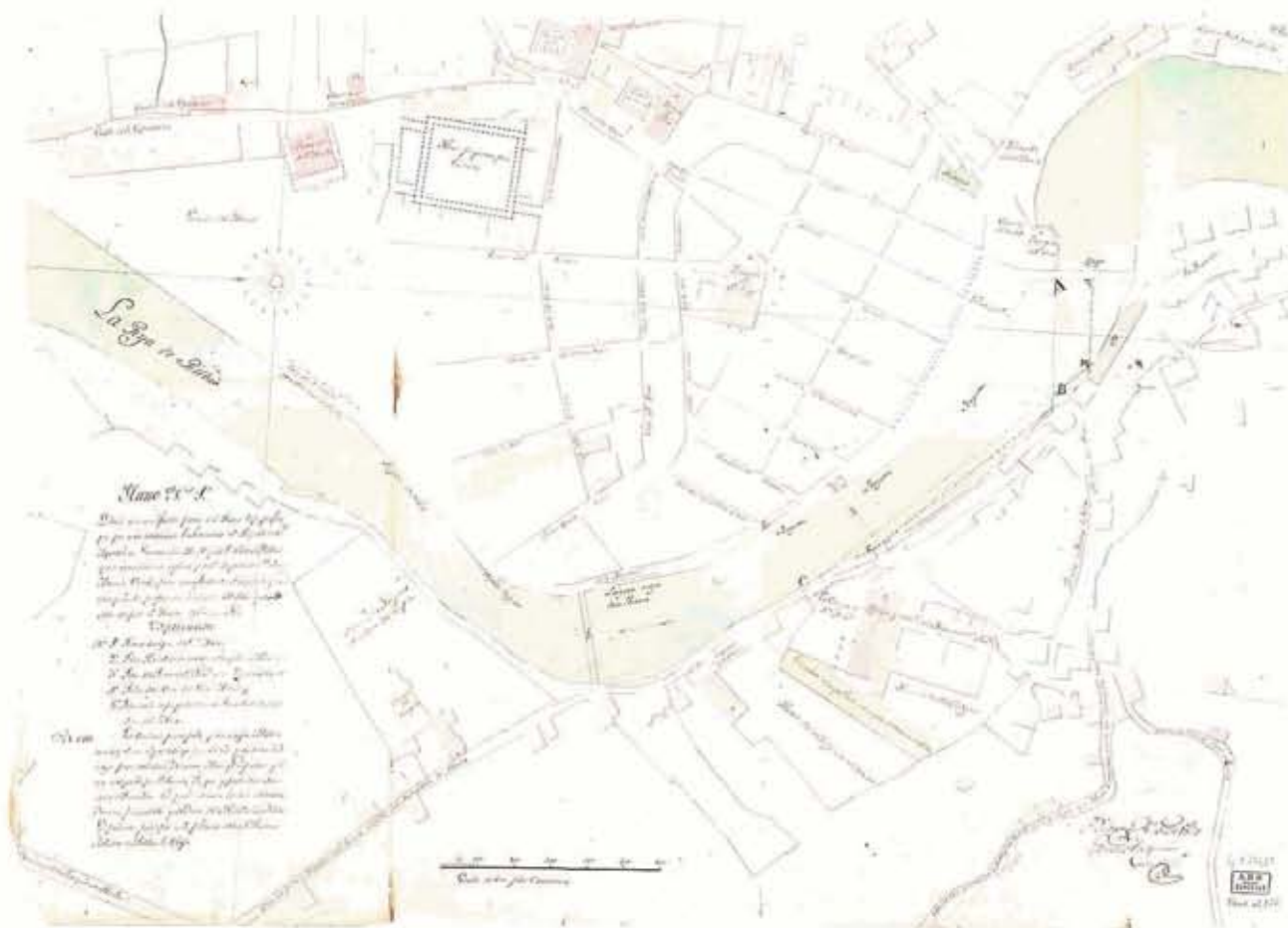


Plano general del Real Sitio de Aranjuez. Domingo Tomás. S.G.E.

11. Las referencias al tema de la estatua ecuestre son abundantes: conocemos la «Carta de los electos de la ciudad de Nápoles al Rey Carlos III de España, en la que le anuncian el acuerdo de levantar su estatua ecuestre en la nueva plaza que lleva su nombre, avisándole el día del diseño», obra del arquitecto Luigi Vanvitelli; igualmente, ver la *Exposición del modelo de la estatua ecuestre del Rey Carlos III de España que será colocada en la plaza del Espíritu Santo*, en A.G.S., Sec. Estado/Dos Sicilias, leg. 5879,

núm. 5 (1765). La colocación de la estatua llevó el acondicionamiento de la plaza. En este sentido en el mismo Archivo de Simancas, consultar *Construcciones que adornan la plaza de Nápoles donde se quiere colocar la estatua de Carlos III*, siempre en A.G.S., Sec. Estado/Dos Sicilias, libro 325, núm. 29 (1763).





Planta general de Bilbao donde se aprecia la construcción de la Plaza Nueva de Silvestre Pérez. 1825 S.G.E.

alamedas.

La introducción de la naturaleza en la ciudad se plantea no sólo en los grandes paseos sino también, y paralelamente, en zonas próximas a los mismos: A. Bazán, por ejemplo, concebirá, entrado el siglo, un importante texto que presenta a la Academia<sup>12</sup> sobre la «Descripción de las diferentes formas de calles que se conocen en las grandes poblaciones, las ventajas e inconvenientes que presentan cada una de ellas, y cuáles serán las que ofrecen más comodidad y hermosura a sus edificios y en qué situación se podría elegir para formar una ciudad populosa»; la Academia se encuentra, en este sentido, en una circunstancia un tanto especial, por cuanto que ya no sólo dictamina cuáles son los diseños de arquitectura que conviene aprobar o rechazar (labor desarrollada por la Comisión de Arquitectura desde 1786) sino que también opina sobre cuáles son los ornatos públicos (el mobiliario

urbano) que deben situarse en estos parajes. Pero el embellecimiento de la ciudad va unido a la voluntad por modificar la vieja estructura: aparecen, a lo largo de la segunda mitad del siglo, estudios sobre cómo alterar la estructura urbana y organizar la ubicación de los habitantes, proponiéndose para ello distintas opciones: a imitación de París, se publican sobre las ciudades españolas —concretamente existen estudios en Madrid— reflexiones sobre la topografía médica, detallándose las características de cada una de las zonas urbanas y su problemática, se analizan las enfermedades en la ciudad como consecuencia del clima, destacándose las diferencias existentes entre el sur y el norte, comentándose la importancia que tienen el aire y el viento como propagadores de males e infecciones; se establece una casuística en la cual se estudia la influencia del aire insalubre de los pantanos en los diferentes barrios; se comenta cómo remediar, —incluso mediante máquinas—, el aire en

los hospitales y se destaca cómo en ciertas partes de las poblaciones este mismo aire es demasiado húmedo, demasiado seco, demasiado frío o demasiado caliente, pero no sólo se menciona este factor como elemento de insalubridad, sino que también se destaca cómo la actividad que se desarrolla en cada barrio tiene importantes consecuencias en la salud de los habitantes, razón por la cual se propone un replanteo del espacio urbano, imponiéndose la conveniencia de que ciertos equipamientos abandonen el núcleo. Frente a la idea de una segregación vertical en la vivienda que hasta el momento aparecía en la organización de la ciudad se organiza ahora la misma desde la actividad del barrio: podría comentarse cómo esta especificidad no es nueva puesto que, ya con anterioridad, se había planteado este carácter singular en la actividad comercial de ciertas calles; pero lo que ahora sucede es que se modifica una actividad comercial específica (calle de Plateros, Bordadores...) concentrándose en su lugar determinados equipamientos (fábricas, mataderos...) que condicionan las tipologías de vivienda existentes en el área, cuestionando la idea misma de la segregación vertical y potenciando, en cambio, la definición de una solución de bloques donde no existen ya diferencias de la distribución de espacios. Si esto ocurre en Madrid, igual sucederá en Barcelona, Santander o Cádiz: el ejemplo de la cárcel de mujeres de Barcelona es, en este sentido, significativo. Carrera comenta cómo se quiso impedir la construcción de un conjunto de viviendas argumentando su proximidad a la cárcel de mujeres y señalando entonces cómo, en el recurso presentado, la opinión de los arquitectos fue favorable a la vivienda al destacar cómo los equipamientos no debían estar situados en la ciudad, optando por proponer el abandono de la

cárcel y apuntando cómo la ocupación de la zona del Rabal debía plantearse desde la falta de suelo para realizar las viviendas necesarias.

### La idea del embellecimiento en las ciudades españolas de la segunda mitad del siglo XVIII

Rousseau apunta, en sus *Confesiones*, un interesante comentario sobre la ciudad de París: contrastando su imagen con Turín, critica la falta de belleza de sus calles y destaca la importancia que tienen, en el trazado de la ciudad italiana, la simetría y alineación de viviendas, censurando el hecho de que éstas no existiesen en París y apuntando la necesidad de proceder a un embellecimiento de la Capital. La idea de embellecer la ciudad era importante, habida cuenta que para muchos —incluida la propia Enciclopedia— el concepto *ville* se definía como «... un conjunto de viviendas dispuestas a lo largo de calles y rodeadas de un elemento común que ordinariamente son muros o fosos»<sup>13</sup>. La ciudad se entendía como conjunto de calles y viviendas; por ello interesa destacar cómo se da al traste con esta idea, lugar habitado y rodeado de murallas, aceptándose la imagen que ofrece Patte cuando comenta «... la ciudad es sólo la máscara embellecida de nuestras necesidades esenciales»<sup>14</sup>. Sabemos que Bullet y Blondel habían propuesto a Luis XIV un *embellecimiento* de París, señalando tanto la necesidad de redefinir el recinto de la ciudad como la de un plan de reforma en el entorno de los edificios reales: su intención era, pues, embellecer el límite de la población, toda vez que el muro defensivo había sido sustituido por un nuevo recinto de orden económico, estableciendo nuevas puertas, abriendo nuevas avenidas y disponiendo paseos arbolados y alamedas en las

12. A. Bazán Díez: *Descripción sobre las diferentes formas de calles que se conocen en las grandes poblaciones, las ventajas e inconvenientes que presentan cada una de ellas,*

y cuáles serán las que ofrecen mayor comodidad y hermosura a sus edificios y en qué situación se podría elegir para formar una ciudad populosa. Madrid, Academia

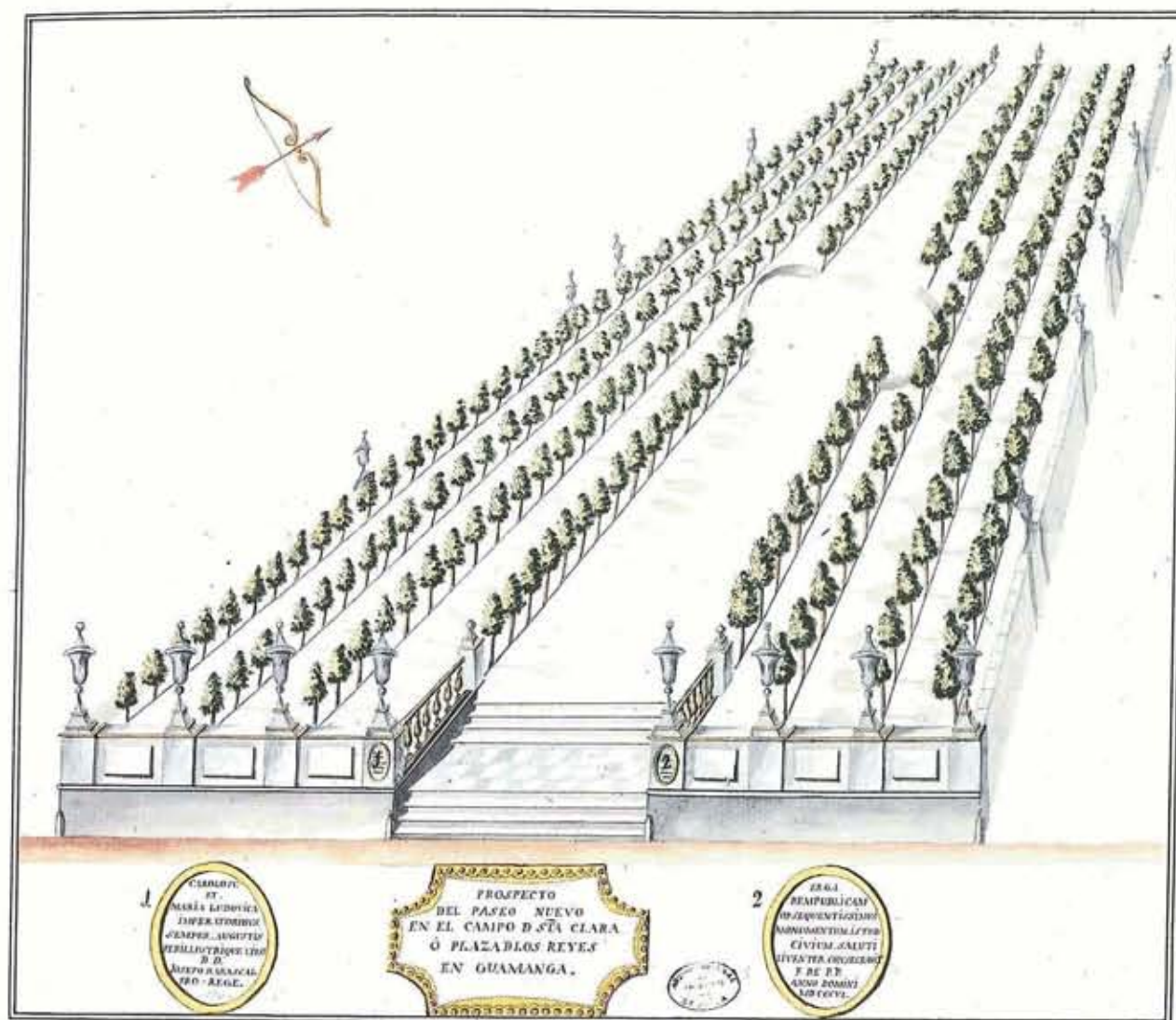
de San Fernando, Mss. sig. 308-36/3.

13. El artículo sobre *Ville* lo redacta para la Enciclopedia de Jaucourt, ver nota 2.

14. P. Patte: *Memoires sur les objets les plus importants de*

*l'architecture*, op. cit., ver el capítulo «... Considérations sur la distribution vicieuse des Villes, et sur les moyens de rectifier les inconvenients auxquels elles sont sujettes».





Proyecto del Paseo Nuevo en el Campo de Santa Clara, o Plaza de los Reyes, en Guamanga. 1806. A.G.I.

salidas de la ciudad... proponían, además, actuar en la proximidades del espacio real, enfatizando/jerarquizando éste sobre el resto de la trama; y no existía otra intervención, porque la propuesta se había concebido tan sólo desde la voluntad de destacar los edificios destinados al Monarca. Por ello proyectaron puertas de acceso a París que llevaban dedicatorias al Rey; las alamedas y paseos arbolados se dispusieron en los caminos que debían unir las Residencias Reales, y embellecieron, del mismo modo, aquellos otros que debían tomar los Embajadores para ir a Palacio, proponiendo igual operación en el eje por el cual el Rey realizaba las

entradas solemnes<sup>15</sup>. Al margen de aquellos proyectos, no hubo más transformaciones de la trama parisina siendo la intención de Bullet y Blondel, una vez realizadas las reformas, declarar cómo la ciudad había cambiado ya su imagen y estaba ya embellecida. La actitud de Bullet y Blondel chocaba con la idea defendida por Voltaire en 1739 al comentar, en *Des embellissement de Paris*, cómo el embellecimiento de la ciudad debía significar menos la estética de la nuevas construcciones y más el desarrollo de un sistema de comodidades que debían girar tanto sobre un sistema de comunicaciones numerosas,

15. G. Bardet: *Paris. Naissance et méconnaissance de l'urbanisme*, abril, 1951. Ver págs. 197-217, ver el capítulo dedicado al plan de Bullet y Blondel. Ver, igualmente, el

prólogo que da Patte a la obra ya citada que publica en 1765. Voltaire había escrito, en 1739, *De l'embellissement de Paris*: sus ideas son interesantes, puesto que

fáciles y seguras como sobre una distribución homogénea de mercados, paseos, salas de espectáculos, iglesias... Sin duda por ello, Patte, años después, en su estudio sobre los monumentos erigidos a la Memoria de Luis XV, señalaría cómo «... después de haber hecho la descripción de los proyectos para la Plaza del Rey, que hubiesen dado un embellecimiento singular a esta capital, no sería inútil terminar esta obra con reflexiones generales sobre los medios que se podían emplear para embellecer esta ciudad en su totalidad, y hacerla entonces tan cómoda como agradable»<sup>16</sup>. Si en París se definía una política de embellecimiento entendida tanto en los alrededores del Palacio Real como en el trazado de un eje este-oeste, privilegiando su decoración, recordemos que, en aquellos mismos años, la transformación que se plantea en el Madrid de Felipe V y Fernando VI era similar: la primera operación de empedrado de la que tengo noticia se realiza desde la Puerta Verde del Buen Retiro hasta la Puerta de Alcalá y las reformas urbanas que se conciben se definirán, básicamente, desde la voluntad por plantear un embellecimiento del espacio del Príncipe, ignorando el resto de la ciudad. Y ejemplo de ello puede ser la intervención que se realiza en la murciana plaza ovalada de Camacho, en el barrio del Carmen, que concebida por Jaime Bort, en

enfatan menos lo que significa la voluntad de encontrar una estética a las nuevas construcciones como valorar el desarrollo de un sistema de comunidades que giran en torno a dos ideas: por una parte, las comunicaciones numerosas, fáciles y seguras y, en segundo lugar, la voluntad por encontrar una distribución homogénea en los equipamientos colectivos, mercados, paseos, sala de espectáculos, iglesias... Ver *Políticas de l'habitat (1800-1850)*, Cordá 1977, pág. 29, realizado por J. M.

Alliaume, B. Barret-Kriegel, F. Beguin, D. Ranciere, A. Thalany y M. Foucault.

16. Carmen Añón: «Armonía y ornato de la naturaleza en el Madrid de Carlos III», en Catálogo de la Exposición «Carlos III, Alcalde de Madrid», Madrid, 1988, págs. 129-174.

1742<sup>17</sup> refleja una contradicción puesto que si bien se define como espacio representativo en la ciudad, por lo mismo la propuesta ignoraba voluntariamente su función urbana, apreciándose en el estudio del dibujo original la existencia de espacios residuales que poco tienen que ver con la actitud teóricamente adoptada.

A partir de 1750 aparece entonces en España una nueva reflexión arquitectónica sobre la ciudad que pocas veces ha sido analizada y estudiada y que no se encuentra, sorprendentemente en los tratados de arquitectura, sino, por el contrario, en la prensa periódica publicada en aquellos años: en ella se ofrecen numerosas noticias sobre reformas y transformaciones esbozadas en París, y éstas son las que servirán de pretexto para argumentar y razonar sobre la conveniencia de un embellecimiento en la ciudad. Por una parte los viajeros (los españoles que se trasladaban a Francia), informaron sobre los esquemas propuestos en el París de aquellos años y gracias tanto a estas informaciones como a las noticias dadas por la prensa, se produjo un cambio en el pensamiento «... L'esprit cartésien puis l'esprit experimental, l'esprit de critique historique et même d'exegese rationnelle». Fuese entonces el «*Mercurio histórico y político*», el «*Diario de los literatos*» o la «*Gaceta de Madrid*» el hecho es que la discusión sobre la transformación de la ciudad que se plantea

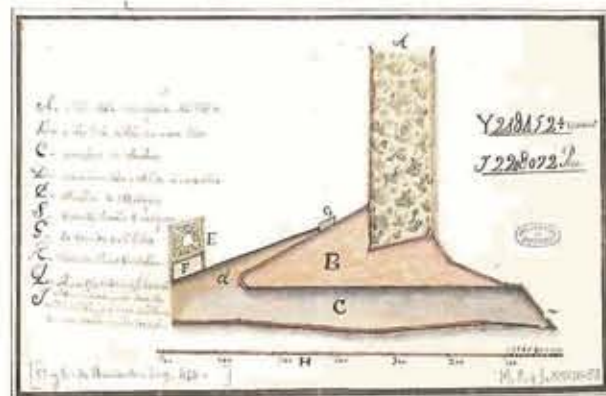
17. J. Bort: *Proyecto para la plaza ovalada de Camacho, en el barrio del Carmen (Murcia)*, 1742. Archivo Municipal de Murcia. «*Cartas antiguas y modernas*», Libro IV, pliego 58, fol. 562.



en Francia llega a España y, lo que es más importante, se evidencia en los proyectos que se conciben, planteándose la voluntad de definir el límite de ciudad o de reformar el entorno del Palacio, iniciándose así el embellecimiento<sup>18</sup>.

### La ordenación de paseos en Madrid

Madrid, la ciudad concebida a lo largo de los siglos XVI y XVII quedaba, a comienzos del nuevo siglo, definida entre dos frentes, este y oeste, que, por ser ambos posesiones reales, imposibilitaban su crecimiento en aquellas direcciones. Definida la ciudad al oeste por el río Manzanares y la Casa de Campo, al este limitaba con los jardines del Buen Retiro: debido a ello, el Alcázar madrileño ocupaba una situación parecida a la que tenía en Turín el Palacio Real puesto que, al encontrarse ambos palacios sobre un gran terraplen, los dos frentes, este y oeste, quedaban unidos por un eje o gran calle que, atravesando en su totalidad la ciudad, ligaba no sólo el Alcázar al Palacio del Buen Retiro, sino que definía, en el centro de la ciudad, su núcleo económico localizado en la Plaza Mayor. Precisamente desde este punto, o mejor aún, en sus dimensiones, el eje se organizaba en torno a tres calles distintas que, formando tridente, desembocaban en el eje este, marcando así un

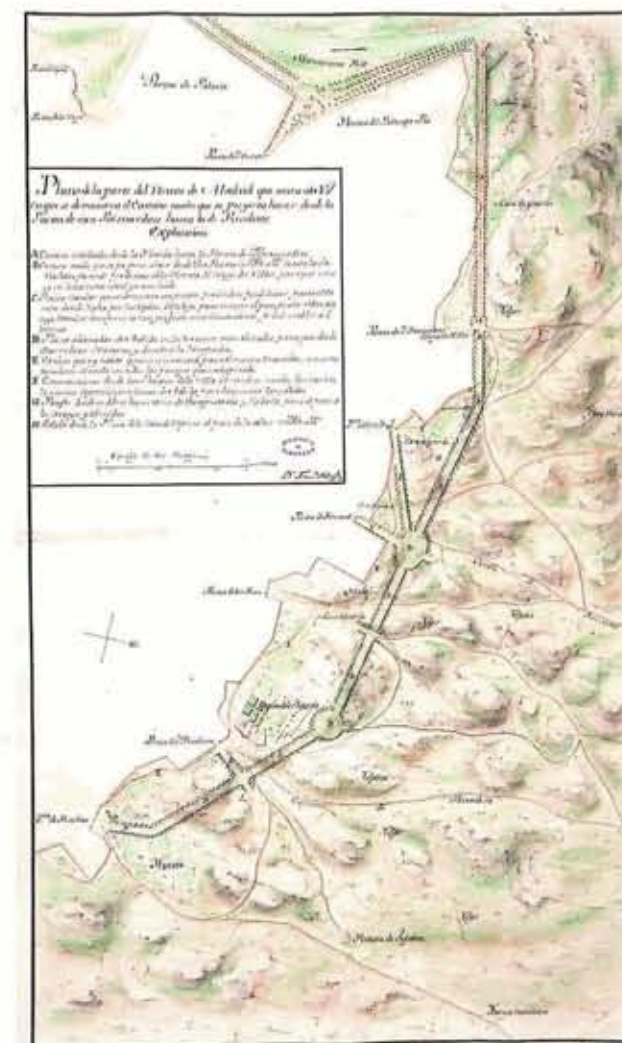


Dibujo del camino de Atocha en Madrid. 1757. A.G.S.

paseo, preámbulo o antesala de las posesiones reales del Buen Retiro. Conocemos, gracias a los planos militares que elaboró Francisco Nangle, la situación en que se encontraban los límites de la ciudad, en torno a 1750, de la Casa de Campo a San Bernardino y, desde allí, a la Puerta de Recoletos. Nangle proponía intervenir en el norte y este de la capital, organizando un conjunto de paseos exteriores, asumiendo así las ideas formuladas en 1746 por Ustariz en su *Discurso sobre el Gobierno de Madrid* de 1746. José Luis Sancho ha destacado cómo en torno a 1750 se encontraba ya abierto el camino que desde el Prado subía a la Puerta de San Bernardo, continuando hasta la ermita de San Antonio de la Florida y bordeando la posesión del Príncipe Pío de Saboya. La construcción de este Paseo se justificaba con el proyecto de Sacheti para ampliar el parque del Palacio Real, incorporando a él los terrenos correspondientes a los bajos de la Cuesta de San Vicente, parte de las huertas y Príncipe Pío: para llevar a cabo aquella operación era preciso organizar una nueva salida desde lo alto de la ciudad hacia el río y, necesariamente, ésta tuvo

que quedar alejada del Palacio y con una pronunciada cuesta.

A partir de este momento, e iniciada la operación de embellecimiento de los caminos que marcan el límite, se introdujeron reformas en aquellos que se dirigían a los Sitios Reales (Aranjuez, el Pardo y la Granja) procediéndose «... a plantar árboles a los lados de los caminos, convirtiendo éstos en una especie de paseos arbolados para evitar el tedio del caminante con la conveniencia de la frondosidad, del recreo y de la sombra». Las reformas más importantes se realizaron en el oeste de la ciudad, transformándose entonces el entorno inmediato de la población al tratar de incorporar Madrid al curso del Manzanares. Pero si esa actuación se concibió en las inmediaciones del Palacio Real, en la zona norte, hasta entonces abandonada, la propuesta fue de naturaleza radicalmente distinta: se reconstruyó, modestamente, la Puerta de los Pozos de la Nieve, se rectificó la tapia existente entre Fuencarral y Santa Bárbara, flanqueada por el paseo «... que llaman de Entrepueñas» y se reedificó la cerca que existía desde Recoletos hasta Alcalá, detrás de las huertas de los padres de San Felipe de Neri, organizándose una plaza circular a la salida de la Puerta de Alcalá «acompañando a esta acción la creación de paseos arbolados», tal y como señalaría Ponz. Años más tarde el mismo Ponz comentaría, «...Mirando S.M. al decoro de su Corte mandó que se hiciesen..., los hermosos Paseos de álamos negros, el uno alrededor del Retiro, en el largo trecho desde la Puerta de Alcalá hasta la esquina del Convento de Atocha, y el otro desde la misma Puerta de Alcalá hasta la de Recoletos, haciendo que se derribasen las tapias que antes cercaban a Madrid en estos espacios y que se fabricasen buenas y sólidas paredes en su lugar. Todo lo cual se ha ejecutado y hacen buena armonía estos plantíos con



Proyecto del camino nuevo que se proyecta hacer en Madrid desde la Cuesta de San Bernardino hasta la de Recoletos. 1761. A.G.S.

los hechos en tiempos de Fernando VI del Paseo de las Delicias y del Paseo inmediato que, desde la Puerta de Atocha, llegan ambos hasta cerca del río». Iniciada por Fernando VI la ordenación de las inmediaciones del Palacio y caminos hacia los Sitios Reales, tras la llegada de Carlos III cambiaron los supuestos de embellecimiento iniciándose una nueva operación consistente en ordenar el frente este de la ciudad, actuándose en el espacio situado frente al Buen Retiro, que unía la Puerta de Alcalá con el convento de Atocha. Sabemos que en 1763 José de Hermosilla, tras su viaje a Córdoba y Granada, dirige los trabajos en el Paseo del Prado, encargándose del desmonte del cerro de Atocha y abriendo un nuevo espacio «... hermosado y

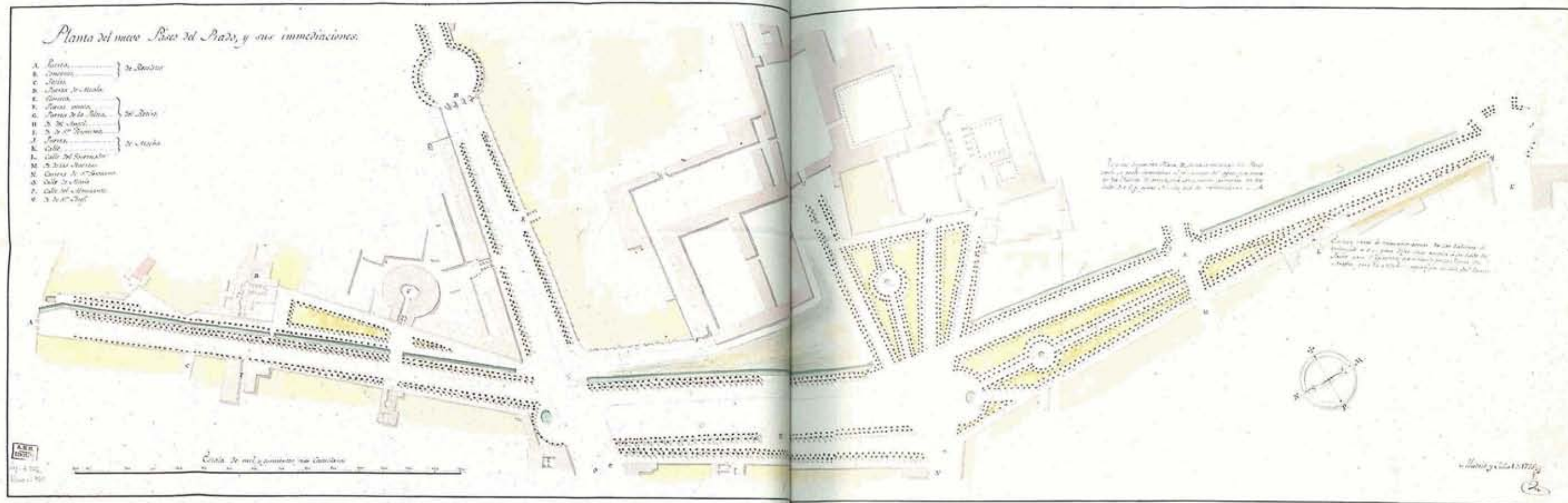
18. Las noticias sobre los Reales Sitios son bien diferentes: desde comentarios hechos por viajeros, en los que ensalzan y alaban de forma desmesurada los Reales Sitios tal y como se encontraban tras la muerte de Fernando VI hasta descripciones (o, por lo mismo, incluso documentos de los propios reyes), los cuales dan sus impresiones sobre éstos. Entiendo que interesa valorar, por ejemplo, la opinión que da el Marqués de la Villa de San Andrés en su *Carta de la Corte de*

Madrid, al comentar los Reales Sitios (Madrid, 1988, págs. 149-154 para Aranjuez; 154-193, el Escorial y, por último, 193-202 para San Ildefonso). Sobre las opiniones de los Reyes en torno a las ciudades españolas, interesa destacar, por ejemplo, la que formula sobre Barcelona: «Recibimiento dispensado al Rey y mala impresión que sacan del estado del país: visita al arsenal y fortificaciones de Barcelona», en A.G.S., Sec. Estado Dos Sicilias, libro 317, núm. 3

(1759-60); para opinión de los Reales Sitios, ver «Elogio del Real Sitio de San Ildefonso», en A.G.S., Sec. Estado Dos Sicilias, libro 320, núm. 29 (1760); sobre el Palacio de Riofrío ver A.G.S., Sec. Estado Dos Sicilias, libro 322, núm. 40 (1761). Igualmente ver «Impresión que causa la reina en el Escorial y descripción que hace del Real Sitio de San Ildefonso», en A.G.S., Sec. Estado Dos Sicilias, libro 317, núm. 65 (1759-60). Sobre el Real Sitio de Aranjuez ver la «Agradable estancia de la Reina en

Aranjuez: noticias sobre este Real Sitio», en A.G.S., Sec. Estado Dos Sicilias, libro 317, núm. 41 (1759-60).



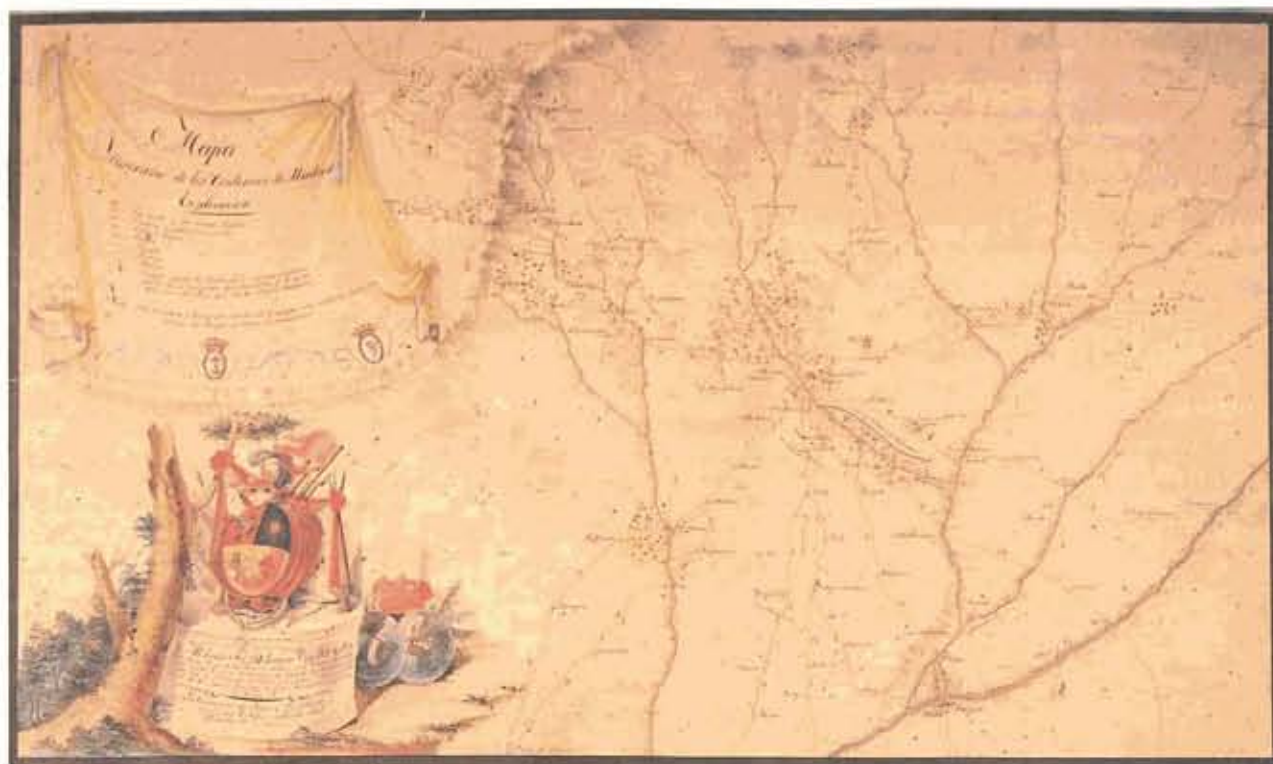


Planta del nuevo Paseo del Prado. 1775. A.H.N.

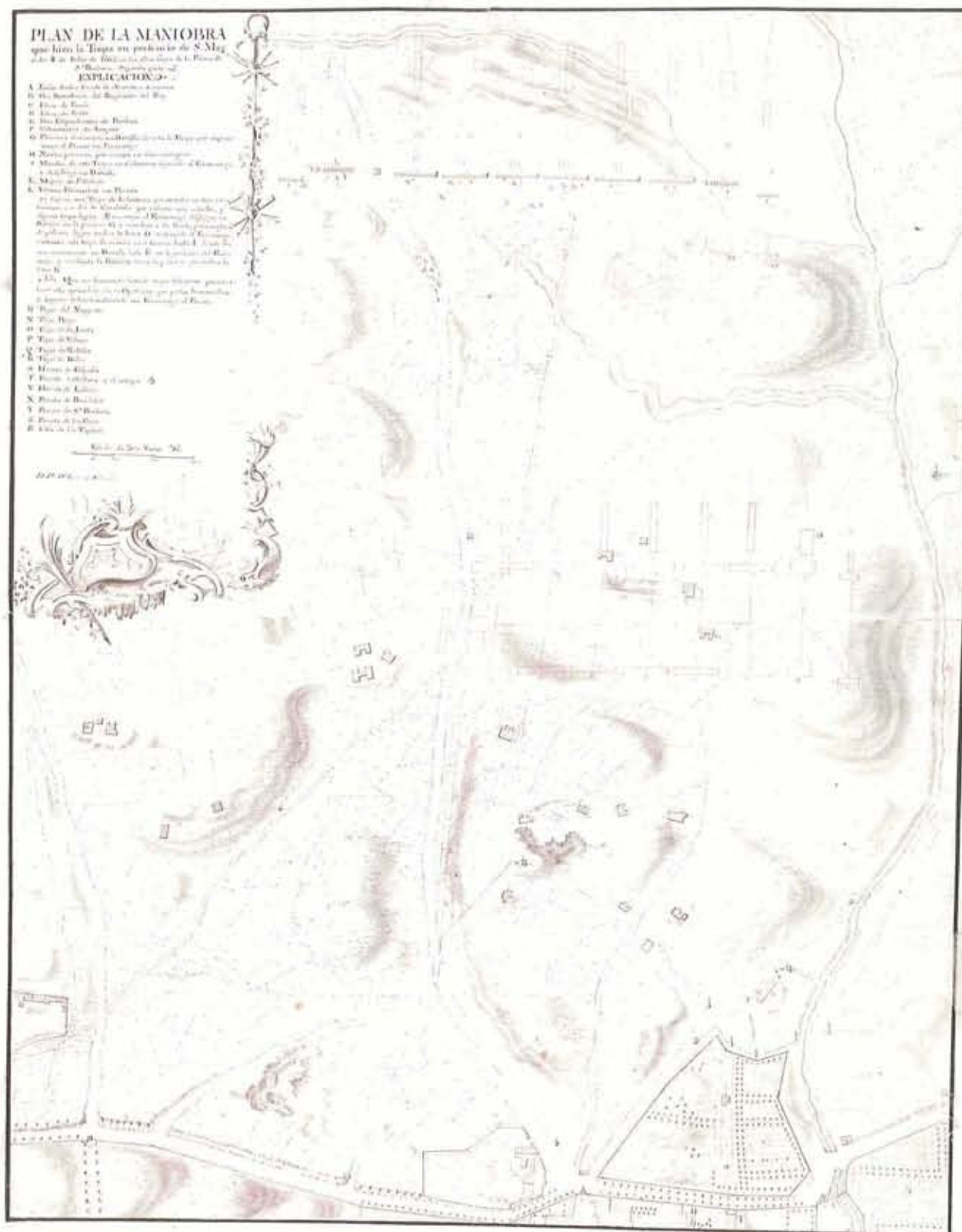
plantado de árboles» que debía unir la Puerta con el convento de Atocha. Entre 1766 y 1767 se propuso la compra de los terrenos inmediatos, a fin de incrementar el trazado del paseo siempre según los planos de Hermosilla, señalándose cómo las tierras que producía el desmonte debían extenderse por pasajes señalados, llegando desde la casa del Duque de Medinaceli hasta la de D. Nicolás de Francia. El plantío de árboles se efectuó entre 1769 y 1779, siendo un año antes, detalla Carmen Añón, cuando se ordenó el derribo de las tapias que desde la Puerta de Alcalá llegaban hasta las caballerizas del Buen Retiro, procediéndose tan sólo en 1789 a la demolición de la antigua glorieta de entrada, formulando Machuca tres soluciones diferentes. Gracias a la cartografía militar, en la que se describen las maniobras practicadas por las tropas de la guarnición de Madrid en 1767, conocemos en qué situación se encontraba el norte de la ciudad:

desde las inmediaciones del convento de San Bernardino hasta el arroyo de la Fuente Castellana o la zona comprendida desde Atocha a Recoletos y Arroyo Abroñigal, los planos militares nos sirven para entender de qué forma se concibió la construcción más allá del límite y cuál era la ubicación y número de las casas de campo existentes extramuros, tras el recinto del Buen Retiro, en las proximidades de la Fuente del Berro, huertas del Caño Gordo..., y que aparecen ahora integradas en la ciudad, al quedar en el interior de un paseo de ronda arbolado. El proyecto más importante que se organiza en los primeros años del reinado de Carlos III es, como he señalado, la reestructuración del Paseo del Prado. T. Reese ha realizado un brillante estudio sobre el mismo, analizando la evolución de un espacio que pasó de concebirse como límite de ciudad a valorarse, posteriormente, como Hipódromo siendo,

Mapa de los contornos de Madrid. S.G.E.







Plano de los alrededores de Madrid en 1767. S.G.E.

en los últimos años del reinado de Carlos III, lugar donde se situaron los equipamientos culturales de la ciudad. El encargado de desarrollar el primer proyecto fue José de Hermosilla, que entendió (y la documentación se encuentra tanto en Simancas como en la Biblioteca Nacional), que el Salón del Prado debía concebirse unido a la Puerta de Alcalá: en este sentido, para su remodelación compitieron Ventura Rodríguez, Sabatini y el propio Hermosilla. Los cinco dibujos que presentó Rodríguez son bien conocidos; los de Sabatini, dispersos, he tenido ocasión de publicarlos, localizándolos tanto en los Archivos Nacionales de París como en una colección privada de Oviedo; los de Hermosilla, sin embargo, siguen en paradero desconocido. El primer trabajo de Hermosilla fue cegar el arroyo, allanar el terreno, plantar árboles y colocar fuentes y estatuas. Si bien las gestiones se iniciaron en 1767, en el plano de

Espinosa de 1769 el Paseo aparece ya diseñado y configura algo distinto a lo que se esbozaba en la primera propuesta: se entiende como un gran *Hipódromo* griego donde dos fuentes, Cibeles y Neptuno, juegan un papel simbólico puesto que se valoran como *metas alegóricas*. En 1775 Ventura Rodríguez será encargado de los trabajos y, paralelamente al proyecto de embellecimiento del Prado, organiza la gran alcantarilla, *cloaca máxima*, en expresión de Reese, que aclara cómo una política de embellecimiento de paseos se concibe paralela a la preocupación por organizar la infraestructura de la ciudad. En 1782 se organizan las fuentes, diseñadas por Rodríguez, que se entienden desde un programa mitológico en el cual Cibeles representaba la monarquía española y, frente a ella, Neptuno, situada en el extremo opuesto a Cibeles en el Salón del Prado, era una excusa mitológica y



Mapa del límite de Madrid desde la fuente de San Bernardino hasta la fuente de la Castellana. 1767. S.G.E.



erudita para representar el poder marítimo de la monarquía: Neptuno llevaba más allá de lo mares la *ley española* (según idea de Delfín Rodríguez), y el conjunto se complementaba con la organización de la fuente de Apolo o de las Cuatro Estaciones.

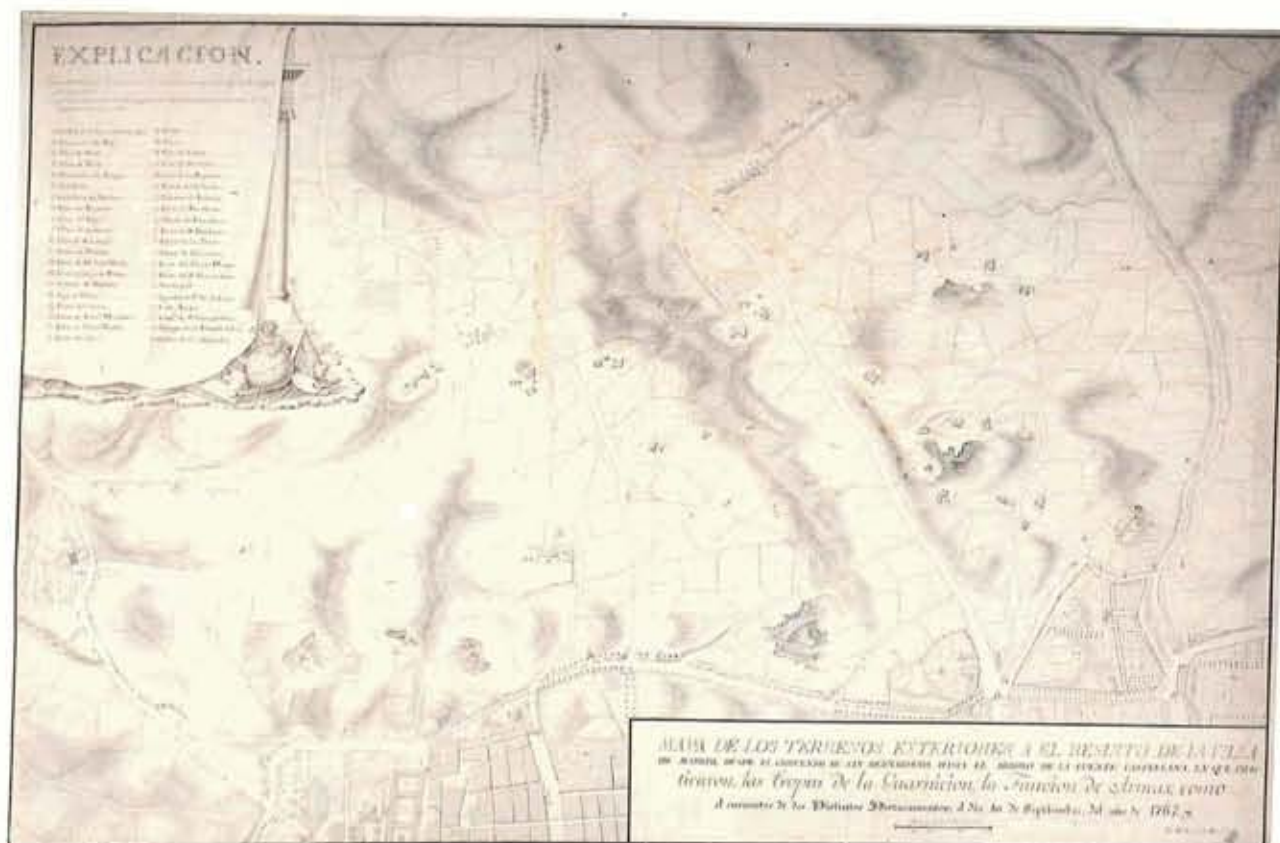
A partir de 1780 el proyecto cambia de sentido: se entiende el Paseo del Prado como lugar en el cual se disponen los equipamientos culturales, debiendo analizarse el cambio desde la valoración de la pieza, tal como sucede por ejemplo con el proyecto de un Gabinete de Ciencias Naturales.

Las propuestas de embellecimiento de Madrid aparecen reflejadas tanto en la prensa periódica como en numerosos textos de la época: en este sentido entiendo que, por la repercusión que tuvo su publicación, es necesario retomar las opiniones

del Abate Antonio Ponz quien, en su *Viaje de España* (comenzado a publicar en 1772), formula un importante conjunto de reflexiones sobre la necesidad de transformación. En el tomo IV de su *Viaje*, publicado en 1774, Ponz afirma, de forma rotunda, cómo «... todas nuestras ciudades son feas, y más lo son las más mayores: poquísimas hay en España que puedan llamarse hermosas». Decía Ponz que el origen de esa situación se debía a que «... las naciones bárbaras... introdujeron el mal gusto en las partes que componen, y adornan una ciudad, e introdujeron también sus planos y distribuciones. Pero ¿quién ha pensado poner remedio a esto? Se deja conocer por las relaciones que las ciudades de los romanos fueron bien ordenadas, bellas y hasta espaciosas, y mucho más las de los griegos, y aun



Mapa de los terrenos de fuera de Madrid desde Atocha hasta Recoletos. 1767. S.G.E.



las de otras naciones que les precedieron en cultura». A partir de este punto, Ponz razona sobre los elementos que deben aparecer en la ciudad con vistas a lograr su magnificencia; un número de puertas correspondientes a su grandeza; suficiente adorno de arquitectura; numerosas calles, con comunicación entre ellas; que las principales «... sean rectas y anchas, con lo cual son más cómodas y breves para quien las anda; pero no deben ser todas iguales en anchura y rectitud, porque una ridícula y total uniformidad sería monótona». Proponía, además, que la uniformidad existiese en cuatro o seis calles maestras que debían dirigirse al centro, lugar donde se establecería la

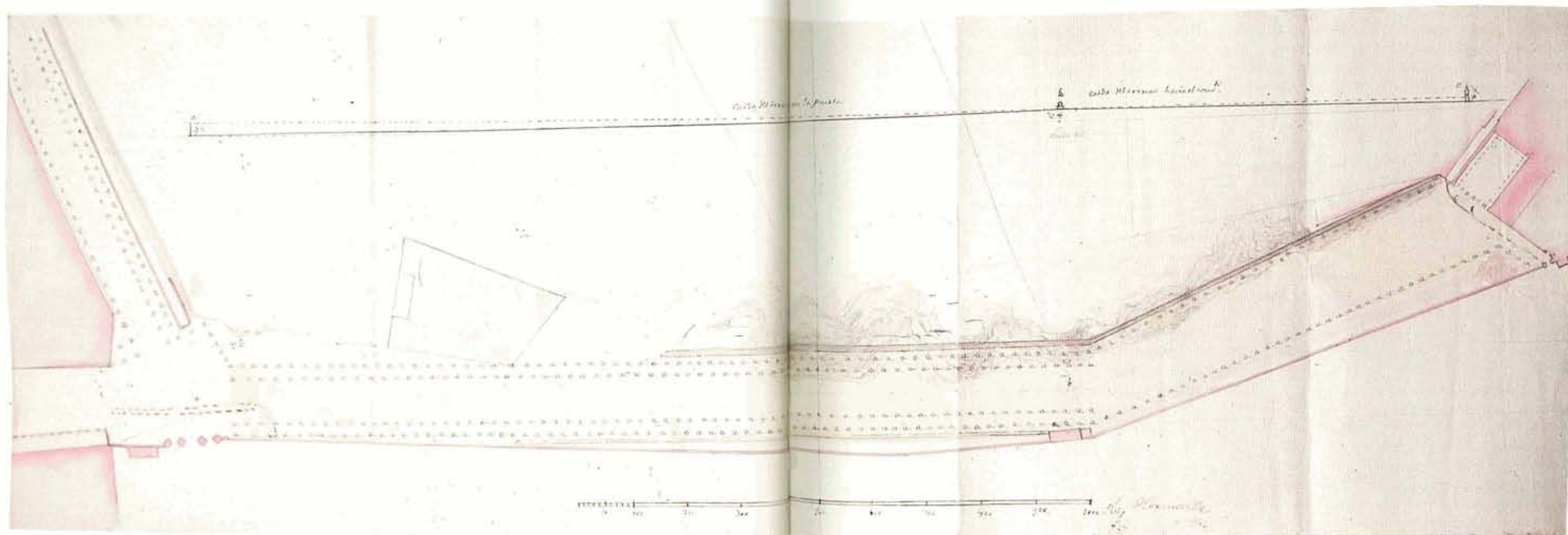
parte principal. Las Plazas se deberán multiplicar para desahogo de los barrios «... y su varia forma dará al todo una nueva belleza: unas rectángulas, otras esféricas, elípticas otras, algunas de tres, seis y ocho ángulos, causarían siempre deleite y novedad aun a los ojos de los moradores, y mucha admiración de los forasteros. Los pórticos dan a las plazas comodidad y de las fachadas de templos o palacios que a ellas correspondan resulta una grandiosidad notable en tales sitios». Añadía, más adelante, que no debían permitirse fachadas de fábrica principal que no correspondiesen a una calle recta, de suerte que los que caminasen por ella la descubriesen desde lejos y pudieran recrear su vista

Mapa de los terrenos exteriores a Madrid, desde el convento de San Bernardino hasta la Catellana. 1767. S.G.E.





Planta antigua del camino que unía Conde Duque con Recoletos. s.f. ASA.



Plano de desmonte y obras del camino de Atocha en continuación con las del Paseo Nuevo. 1773. ASA.





Plano del Paseo Nuevo en Madrid. s.f. A.G.S.

«... en fin: una ciudad se ha de distribuir de suerte que la magnificencia total de ella resulte de muchas bellezas diferentes, de modo que no encuentre objetos parecidos quien la camine por todos sus cuarteles. Hagan los particulares sus casas a proporción de sus caudales o de su gusto, unas más grandes, otras más pequeñas, más pobres o más ricas, pero también de esa desigualdad resultará armonía, como en una pieza adornada de cuadros de diverso tamaño y figura; pero a nadie se le permita ejecutar a su capricho el exterior adorno de las mismas, porque nadie tiene derecho a afeer una ciudad. Al gobierno pertenece no solamente señalar el sitio de fabricar, sino el modo en orden al exterior de la fábrica».

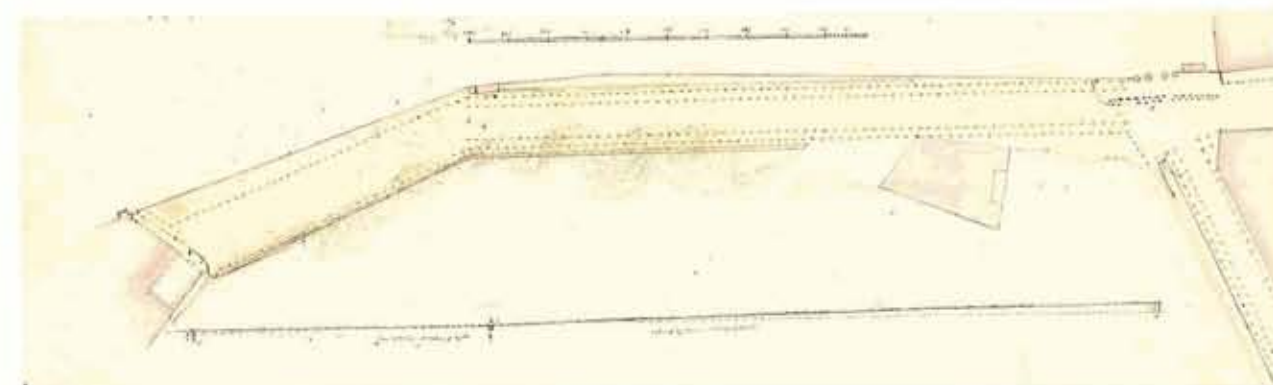
La crítica de Ponz, producto sin duda de una reflexión sobre Madrid, se dirigía a dos cuestiones concretas: censuraba, en primer lugar, la falta de orden y regularidad existente en las ciudades y criticaba asimismo la desidia de todos ante aquella situación, señalando cómo nadie se preocupaba por remediar los males. La ciudad, debía quedar caracterizada por los supuestos de orden, desahogo y armonía. Entendía que a través de la arquitectura debía diseñarse la ciudad, señalando cómo a esta *nobilísima arte* «... le corresponde el formar las ciudades, el presidirlas contra los enemigos en lo exterior de ellas, y en lo interior dar orden, desahogo y armonía a sus calles y plazas: construir palacios a los príncipes y Templos al Señor de los reyes; sobre los parajes convenientes a cada uno de los edificios que se corresponden al uso público, y particular, como hospitales, casa de Ayuntamiento, universidades, cárceles, colegios, teatros...». La idea de embellecimiento que formula en estos

años es clara: «... un competente número de estatuas sobre magníficos pedestales, situadas en las entradas, en las plazas, en los parajes espaciosos que representasen santos tutelares, príncipes benéficos, ciudadanos beneméritos, formarían una Escuela de Piedad, de reconocimiento, de recompensa y, al cabo, de enseñanza al pueblo, que se instruiría en muchos puntos que por otro camino no sabrían. Algún arco triunfal en memoria de una feliz época, de un glorioso reinado, ve usted qué mal parecería. Las fuentes son necesarias en los parajes públicos; y si al pueblo se le suministra este momento tan precioso en un vaso tan magnífico, trabajado con gentileza y hermosura, lo recibiría con mayor contento. Es decir, que las fuentes pueden ser, y lo son, un principalísimo adorno de las ciudades; pero no hechas como la de la plazuela de Antón Martín, de Madrid, suficientísima para desacreditar el barrio donde está. Parecen bien en ellas adornos de esculturas que representen figuras de ríos, fuentes, mares u otras, tomadas de la historia fabulosa o de la verdadera; pero que signifiquen o contengan alguna instrucción moral, lo cual se hace gentilmente mediante algún dístico o cualquiera otra composición poética, siendo breve, aguda y sentenciosa».

Ponz hacía aquellos comentarios en su *Viaje a Valencia*: sin embargo un año más tarde, al describir en su tomo V la situación en que se encuentra Madrid, demuestra que gran parte de sus opiniones o bien han sido escuchadas, o bien eran una reflexión, en voz alta, de una problemática común aceptada por todos. En 1763 aparecen ya en la prensa del momento, distintas cartas «*Sobre el embellecimiento de la ciudad*» en las que se

«... clamaba por la incomodidad de los caminos, sin ninguna proporción a los transportes y tráficos». Sabemos que Ventura Rodríguez trabajó en la construcción de un camino desde el Puente de Toledo hasta Carabanchel, que se replantearon, así mismo, importantes equipamientos en la zona sur de la ciudad, donde Manuel Serrano, por ejemplo, organiza el Puerto Real del Manzanares con la intención que, desde la Corte, se pudiese llegar, hasta el Real Sitio de Aranjuez siguiendo primero el curso del Manzanares y luego del Henares, para lo cual se plantaron, en las inmediaciones del Canal, cerca de dos millones de árboles. La llegada de Carlos III a España supuso un importante cambio en las propuestas de embellecimiento concebidas en toda la nación: sabemos (por las impresiones que el Rey transmite a Tanucci), no sólo del recibimiento dispensado a la Real Familia en Barcelona o Zaragoza (ciudades a las

que llegó la Comitiva Real en su viaje a Madrid), sino también de la impresión de rechazo que éstas les causaron a diferencia, por el contrario, de los Reales sitios de San Ildefonso, Riofrío, El Escorial o Aranjuez, señalando la conveniencia de llevar a las ciudades la imagen existente en estos lugares. Los datos sobre los viajes de los Reyes, entre 1750 y 1760, ofrecen interesante información sobre la realidad urbana de las ciudades españolas<sup>19</sup>: la lectura de aquellos relatos señala cómo en cada una de aquellas jornadas la Comitiva atravesó una o más poblaciones, detallándose la situación de las mismas y reflejando tanto cómo la idea de embellecimiento se había difundido en pequeñas poblaciones, así cómo en numerosas carreteras, se había procedido a plantar árboles en los arcones, llegando, por ejemplo, a disponerse entre Madrid y Aranjuez 25.000 o 30.000 fresnos<sup>20</sup>. Poco a poco se organizaron, en toda España, paseos



Primera ordenación, de José de Hermosilla, del Paseo nuevo del Prado. s.f. A.S.A.

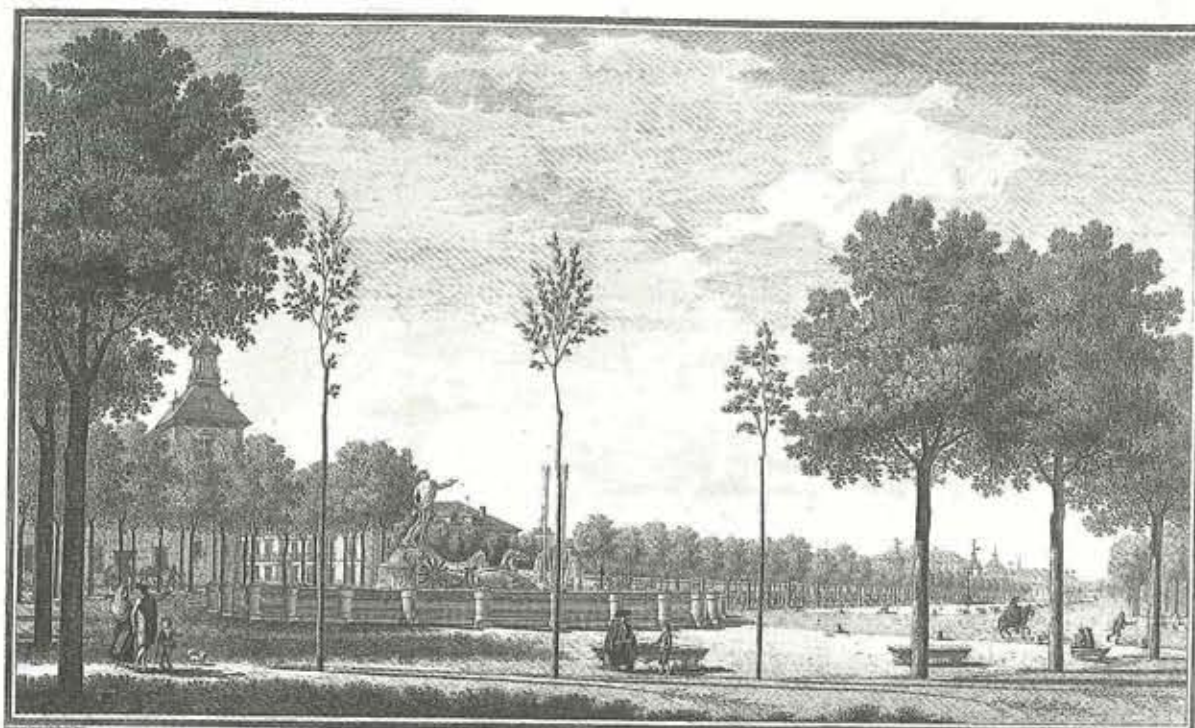
19. «Los Reyes salen del Real Alcázar de Sevilla para el sitio de Aranjuez, acompañados de los Príncipes y del Infante D. Felipe», ver «Gaceta de Madrid» de

19-mayo-1733. H.M.M., sig. 2001-2055/3.

20. *Plantío de los alrededores de Madrid o Aranjuez*, por José Buil. Señala la necesidad de plantar 25.000 ó 30.000 fresnos en los alrededores de Madrid o Aranjuez, los cuales

podrían trasplantarse de todos los sitios al lugar que se quisiese. Se trata de una carta de petición. A.H.N., Estado, leg. 20.082, núm. 132.





VISTA DEL PRADO DE MADRID;  
TOMADA POR LA ESPALDA DE LA FUENTE DEL NEPTUNO.

Vista del Paseo del Prado de Madrid tomada por la espalda de la fuente de Neptuno. s.f. B.N.

y alamedas que rodeaban la población con la intención no sólo de integrar la naturaleza en la ciudad, sino incluso, de urbanizar el campo. A menudo se tomará como pretexto la construcción de un camino y, en torno a él, se proyectan alamedas: tal sucede en las obras realizadas entre Burgos y Alava<sup>21</sup>, en los caminos nuevos de Carabanchel (en Madrid), e incluso esta voluntad se refleja en el Memorial que Ponz remite a Floridablanca y en el cual señala la conveniencia de

tratar con el Arzobispo de Toledo con vistas a potenciar la repoblación agrícola. Ponz había visto las obras realizadas en Toledo por el Corregidor Gabriel Amado, quien había plantado una alameda fuera de la Puerta de Alcántara, y recomendaba se dispusiesen árboles en las inmediaciones de Loma de la Dehesa como en la Puerta de Bisagra hasta Olivas<sup>22</sup>. Su petición de ayuda al Arzobispo de Toledo para la repoblación forestal coincidía con lo señalado en la prensa agraria del momento, cuando

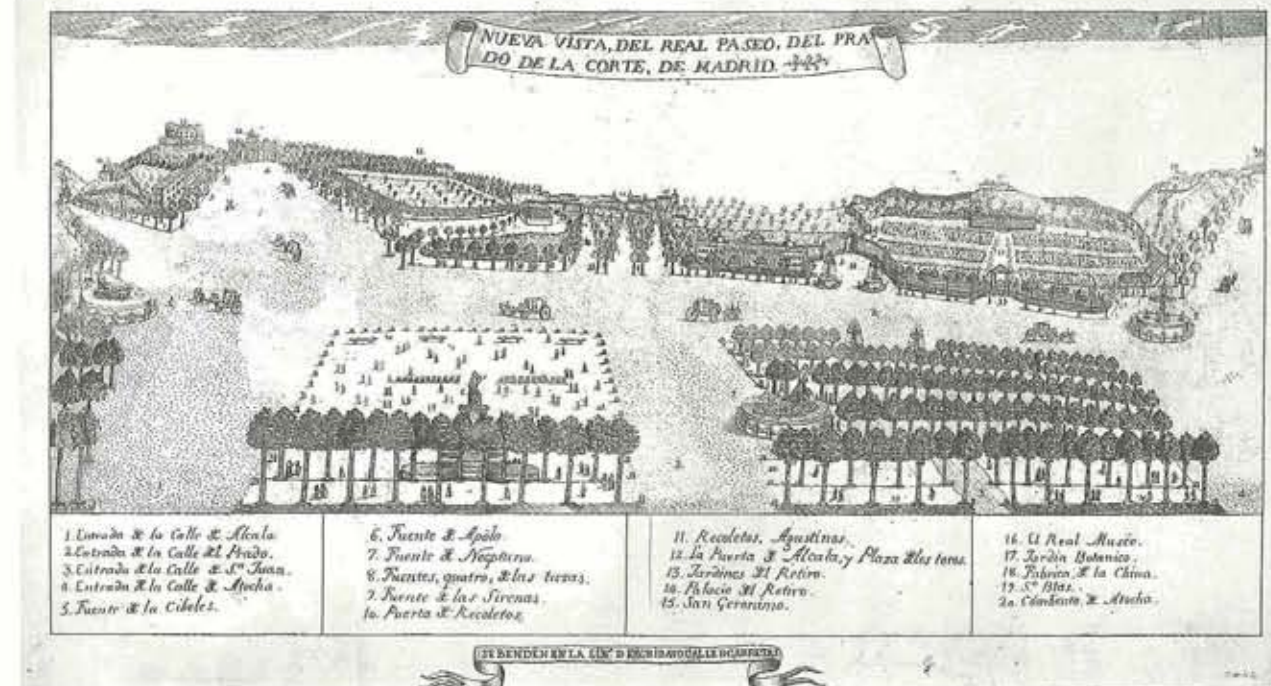
21. «Relación de las obras del nuevo camino construido por orden del Rey y costeado por su Real Herario desde la ciudad de Burgos hasta el confin de la provincia de Alava con dirección a Bayona de Francia», «Mercurio», enero 1793, págs. 87-95. Ver H.M.M., sig. A.M. 35/6.

La propuesta no se centra únicamente en el camino de Burgos: tomando el ejemplo de Madrid sabemos cómo, por ejemplo, se plantea igualmente la organización del camino de Carabanchel. En este sentido, ver la

descripción que se hace en el Memorial Literario de 1783, núm. 1314, pág. 139. H.M.M., sig. A.M. 17-1. Igualmente existe una interesante Miscelánea sobre el mismo proyecto en el Archivo del Museo Naval, redactada por Luis de Huertas *Proyectos de Luis de Huertas para la construcción del camino desde la salida del puente de Toledo a los Carabanchales*, fechado el 9 de diciembre de 1774. Ver A.M.N., Mss. 1443, Miscelánea, doc. 13, fol. 123-131. El proyecto, realizado por Ventura Rodríguez, había sido presentado el 17 de marzo de

1779 por José Antonio de Armona al Alcalde y Síndico de Carabanchel Bajo. Ver, sobre el proyecto de Rodríguez, A.M.N., Mss. 1443, Miscelánea, doc. 12, fol. 122.

22. Antonio Ponz remite a Floridablanca una interesante carta (A.H.N., Estado, leg. 2.928, núm. 70) en la cual le señala como había tratado con el Arzobispo de Toledo para la obra de repoblación agrícola. Recomienda entonces que, en Toledo, se pusiesen árboles en la loma de la dehesa así como en la salida de la Puerta de las Bisagras hasta Olivas.

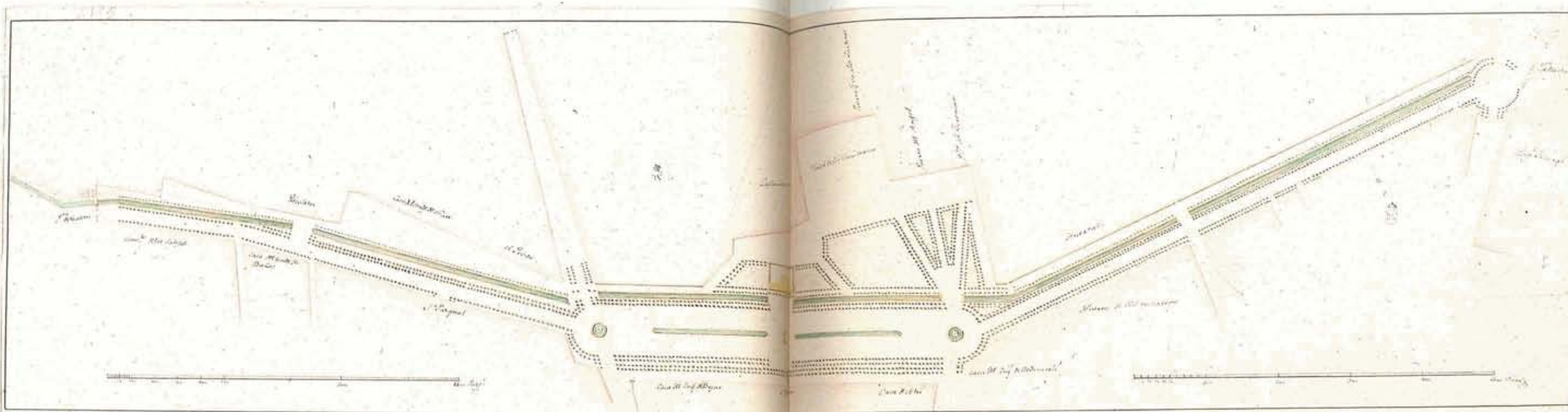


Nueva vista del Paseo del Prado de Madrid. s.f. M.M.M.



Proyecto de unos baños públicos en la pradera situada frente de la fuente del Abanico. 1791. A.H.N.





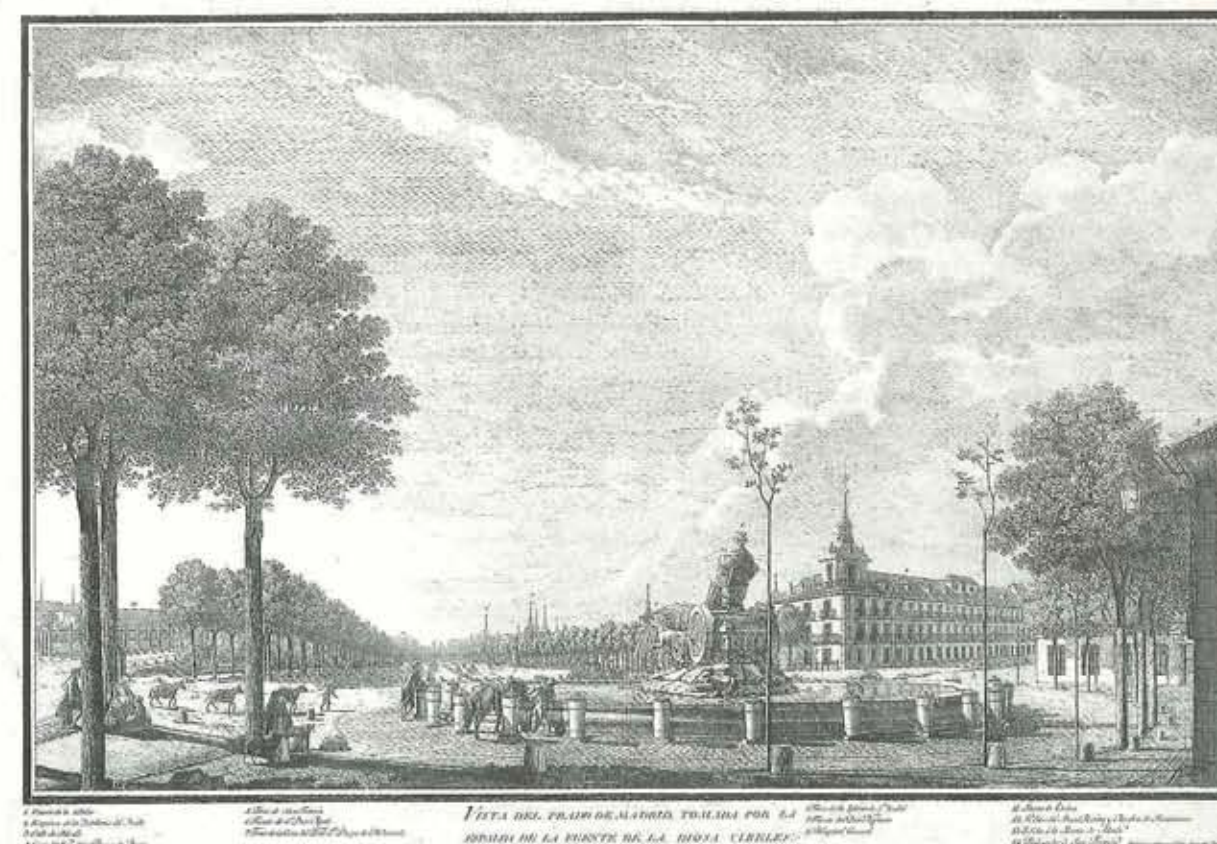
Proyecto definitivo del Paseo del Prado. 1774. B.N.

se comenta cómo algunos párrocos, desde el púlpito, adoctrinaban a los feligreses señalándoles las ventajas de cultivar la tierra desde los supuestos científicos. Por ello Ignacio Hordás propondría que se encargase a los Obispos (y éstos, a su vez, a los párrocos), la reparación de los caminos, la conservación de montes y el plantío de árboles<sup>23</sup>; no se pretendía tanto economizar en la reparación de caminos (obra encargada al ejército), como introducir la naturaleza en la ciudad, organizando paseos arbolados en los alrededores de la misma. Y en este sentido es sintomático el ejemplo de Madrid donde conocemos de qué forma se propuso repoblar la zona sur de la ciudad, en las

proximidades del Canal del Manzanares, mediante una plantación de árboles que, según señaló en su momento, casi alcanzó los dos millones<sup>24</sup>. La idea del embellecimiento del camino se desarrolla paralelamente a la propuesta para embellecer las puertas y paseos. Blondel había comentado la necesidad de ennoblecer los recorridos del Rey, dignificar las entradas y valorar de forma singular los espacios próximos a la Residencia Real, por ello sorprende que Laugier, comentando sobre el alcance del concepto embellecimiento, apunte no sólo la conveniencia de que las entradas en la ciudad estuviesen adornadas de Arcos de Triunfo, sino que establece la

23. Proyecto para la conservación de montes y aumentos de arbolados por Ignacio de Hordás. El 16 de noviembre de 1797, Hordás proponía al ministro que encargase a los obispos y éstos, a su vez, a los párrocos, la dirección del reparo de caminos y conservación de montes y plantío de árboles. Ver A.H.N., Estado, leg. 2.932, núm. 9.

24. «Expediente formado a consecuencia de una Real Orden de S. M. para que las justicias de los pueblos comprendidos en la carretera desde Madrid al Arroyo de Portugal reparen y compongan las entradas y salidas de ellos, así como las calles principales y de paso preciso para los caminantes». 1785. A.H.N., Consejos, 1924 (antiguo legajo 465), libro 2.684, núm. 1.



Vista del Paseo del Prado desde la fuente de Cibeles. s.f. M.M.M.





Vista de los alrededores de Madrid en las inmediaciones de la Puerta de San Vicente. s.f. M.M.M.

posibilidad de abrir tridentes arbolados que marcasen y enfatizasen la entrada en la población. La diferencia que existe entre esta propuesta y los esquemas antes esbozados es clara: si antes la pretensión era dignificar el camino y organizar la entrada en la ciudad ahora, con la idea del Abate, se intentará llevar el concepto de límite al interior de la ciudad, convirtiendo el paseo en lugar de reunión de los habitantes y sustituyendo la idea de una zona destinada al Monarca.

Patte, en sus *Mémoires*<sup>25</sup>, iba incluso más allá y planteaba cómo, por encima de actuaciones puntuales, era necesario proceder a un plan general de embellecimiento en la ciudad. Entendía (y en este sentido podemos referirnos al ejemplo madrileño), que actuaciones como las proyectadas en 1759, cuando se decide (antes de la llegada de Carlos III), empedrar el camino que desde la calle de Alcalá conducía hasta la Puerta Verde —entrada

al Buen Retiro— era una actuación menor, aislada, oponiendo frente a ella proyectos donde el nuevo espacio debía entenderse como alternativa al caos existente en la trama barroca, tal como sucedería, por ejemplo, en el Paseo del Prado o las Ramblas de Barcelona<sup>26</sup>. Existe, sin embargo, una clara diferencia entre ambos proyectos: el primero es una intervención sobre el borde de la ciudad donde aparece la intención de integrar, dentro de la trama, la opción urbana que suponen los paseos, parques, salones o puertas; en el caso catalán lo que se pretende por el contrario es organizar la antigua muralla y generar, mediante una reordenación de las Ramblas, una pieza urbana que desempeña dentro de la trama funciones de charnela entre la población existente y el Rabal.

En cualquiera de los dos casos el límite se integra en la ciudad y la pieza proyectada es un nuevo recinto que poco tiene que ver ya con la idea de

25. P. Patte, *Mémoires sur les objets les plus importants de l'architecture*, op. cit., pág. 63.

26. Manuel Rodríguez: «Proyecto de reedificación y empedrado de la calle de Alcalá desde el Prado hasta la Puerta Verde», 1758, A.S.A., sig. 1-45-96. Catálogo de la

«Exposición Carlos III, Alcalde de Madrid», pág. 645, núm. 221.

muralla entendida desde la referencia a muros o fortificaciones interiores: se procede a una recomposición de los bordes urbanos, pero no sólo desde la voluntad de definir un esquema de embellecimiento, sino también por marcar el nuevo límite de la ciudad. Puede suceder que este límite se encuentre alejado del centro de la población o, como señaló en el caso de Barcelona, Madrid o Sevilla, que el paseo proyectado sea ajeno a la vida cotidiana: por ello convendría quizás comentar algunas de las operaciones de embellecimiento realizadas en la España de la Razón destacando, en este sentido, el proyecto de Alameda de Sigüenza, la

operación de Campo Grande en Valladolid, la construcción del Campo de San Francisco en Salamanca, el paseo del Espolón en Burgos o el proyecto del Ferial de Albacete.

### El proyecto de Alameda en Sigüenza

En septiembre de 1780, y por una petición del Obispo<sup>27</sup> —que pretendía construir un nuevo barrio junto a la salida de la puerta de Medina— el Ayuntamiento concedió a éste los límites de un espacio «... a la salida de la Puerta de Medina y hasta el Camino Real que sigue a ésta hasta San Franco y, desde allí subiendo a la Puerta del Campo, se organizó un espacio en el cual debería construirse el nuevo barrio quedando exenta la ermita de San Roque, y disponiéndose un mojón frente a ella que marcara el terreno»<sup>28</sup>.

La iniciativa de construir el barrio de San Roque partía del Obispo don Juan Díaz de la Guerra, quien poco antes había construido el pórtico del mercado de la Catedral e iniciado las obras de la iglesia de Santa María en el Arrabal. El barrio quedaba configurado a partir de una trama ortogonal compuesta por las calles de San Roque (larga y horizontal, la principal) y de Medina (que desde el borde de la ciudad subía a la Catedral), la cuales



**MEMORIAL LITERARIO.**  
AGOSTO DE 1789.  
PARTE PRIMERA.  
NÚMERO XCI.  
**BANDO.**  
Manda el Rey nuestro Señor, y en su Real nombre los Alcaldes de su Real Casa y Corte: que en conformidad de lo prevenido en repetidos Autos y providencias de buen gobierno, ninguna persona de qualquier estado, clase y condición que sea, forme bayles en el paseo del Prado por las noches, como se ha advertido de poco tiempo á esta parte, con el exceso de durar hasta el amanecer, entendiéndose tambien esta prohibición absoluta de bayles por las noches en las Heras en el campo, y en qualquiera otro paseo, baxo la pena á los Musicos de diez ducados y quince dias de carcel, y á los que  
Tom. XVII. Hh bay.

Bando por el que se prohíbe formar bailes en el Paseo del Prado... Memorial Literario. 1789. H.M.M.

27. Archivo del Ayuntamiento de Sigüenza. Libro de Actas. Sesión de 29 de julio de 1780. («...suplica haga presente a la ciudad, necesita de un Sitio para hacer cierta fábrica debajo de la Huerta del Molino de la Salida que al día no sirve más que para Heras...»).

28. En sesión de 6 de septiembre de 1780 se daba cuenta del reconocimiento de los terrenos y en sesión de 27 de enero de 1781 se comunicaba, así mismo, las quejas de algunos de los vecinos por la constitución de ese lugar. Por esto había pedido (en Junta de 15 de agosto de 1780) «... se le concediese por la ciudad, dos sitios a derecha e izquierda luego que se sale por la puerta de Medina, hasta llegar o confirmar con la ermita de San Roque para la fábrica y construcción de varias casas».





Vista de los alrededores de Madrid en las inmediaciones del Palacio Real. s.f. Colección particular.

formaban ángulo recto, disponiéndose en el encuentro de ambas una plaza cuadrada, con cuatro rincones, llamada *Las Cuatro Esquinas*. Todas las casas de ambas calles se concebían de forma unitaria con un gran balcón sobre las puertas; treinta y cinco viviendas se proyectaron para ser habitadas por particulares y las rentas se destinaron, por el prelado, para un mejor mantenimiento del viejo hospital de San Mateo.

Se entiende entonces el barrio de San Roque como un ensanche de la población más allá de la parte baja de la Catedral, y los planos fueron realizados por Luis Bernasconi, quien había trabajado anteriormente en Aranjuez y cuyo nombre aparece sistemáticamente ligado a Sabatini, ayudante de éste en distintas obras, (entre ellas la población de San Carlos y Nueva Guatemala). Cabe destacar cómo debido a esta formación mantenía la estructura de una vivienda barroca (de dos pisos donde destaca, fundamentalmente, el gran balconaje), si bien podemos sospechar que dicha estructura correspondía al maestro de obras Juan Díez Ramos<sup>29</sup>. En el barrio se construyó también un Cuartel para Guardas Suizos así como un hospital para infantes,

situado en la entrada de la calle. Sin embargo, y frente al proyecto de ensanche de población, poco más tarde, en 1804, el Obispo Bejarano pretenderá reorganizar el límite del barrio y proyecta entonces la Alameda.

Concebida casi veinticinco años después de la obra del barrio de San Roque, interesa entender cómo esta Alameda no es sólo un paseo arbolado, sino que en ella se proyecta un conjunto de elementos que da al todo un aspecto bien distinto al que tenían hasta el momento las propuestas de Blondel: se proyectaba un arco triunfal, obelisco y fuente (obra de Pedro Arnal), y se entendía que aquel paseo debía unir tres ermitas, la del Humilladero, la de Ntra. Sra. de los Huertos y la de los Padres Franciscanos, actualmente Ursulinas. Queriendo rematar el límite del barrio de San Roque, el Obispo Bejarano mandó colocar cuatro pirámides, cercó la alameda y organizó un gran arco. Lo importante entonces del proyecto es la voluntad por dignificar lo que se entiende por límite de ciudad, valorándolo no ya como espacio destinado a engrandecer la presencia del Monarca, sino, y sobre todo, desde la intención de organizar un espacio

29. El 6 de septiembre de 1780 se comunicaba al Ayuntamiento la decisión de realizar un barrio de casas al salir de la Puerta de Medina.

Frente a la decisión del Ayuntamiento hubo no sólo protesta de los vecinos, sino también de Celestino Pérez Ruiz Carrión, quien

comentaba los importantes trastornos que podían ocurrir al decidirse «...habrir la zanja para edificios en la mejor y mayor parte del

terreno expresado sobre la alameda, que ocupa el regimiento para los ejercicios de Asamblea». Los planos de los barrios de la Alameda y

colectivo, consagrándolo precisamente a través de aquellas piezas de arquitectura.

### El paseo de San Francisco en Salamanca

Los proyectos de embellecimiento que se concibieron en Salamanca, Burgos, Valladolid y Albacete tienen un punto en común: resultan sorprendentes estas operaciones en ciudades que, en esos momentos, atraviesan una importante crisis económica, donde apenas existe actividad y donde hay un bajo número de población activa frente a una alta proporción de aquellos que, señalaría Ponz, eran «pobres de solemnidad». Ciudades donde apenas se plantea transformación de su trama urbana y con una mínima actividad arquitectónica, se repiten los esquemas de embellecimiento propugnados por la Corte y, por ello, en cada una de las poblaciones mencionadas aparece una actividad importante al proponerse, simultáneamente, empedrado de calles, reparación de fuentes, instalación de alumbrado..., dictándose ordenanzas de higiene y limpieza, planteándose repoblaciones forestales o abriéndose paseos y alamedas. En este sentido importa destacar cómo Salamanca (ciudad donde se están realizando importantes obras públicas en puentes y caminos, por iniciativa del Consejo de Castilla), apenas si

barrio de San Roque en Sigüenza se encuentran en A.H.N., Estado, leg. 2.930, sig. 772 y 773.

30. La cartografía de Salamanca presenta tres planos de singular interés: el primero (1784), anónimo, se encuentra en A.H.N., Estado, núm. 10.063, el segundo (de 1785), se encuentra en A.H.N., Consejos, leg. 1.091, expediente 13. Consta de tres planos sobre la ciudad y, por último, el citado de Juan Marcelino Sagarbinaga comprende un «plano topográfico en la ciudad de Salamanca» custodiado en el Servicio Geográfico del Ejército, AG T7/C3/núm. 370.

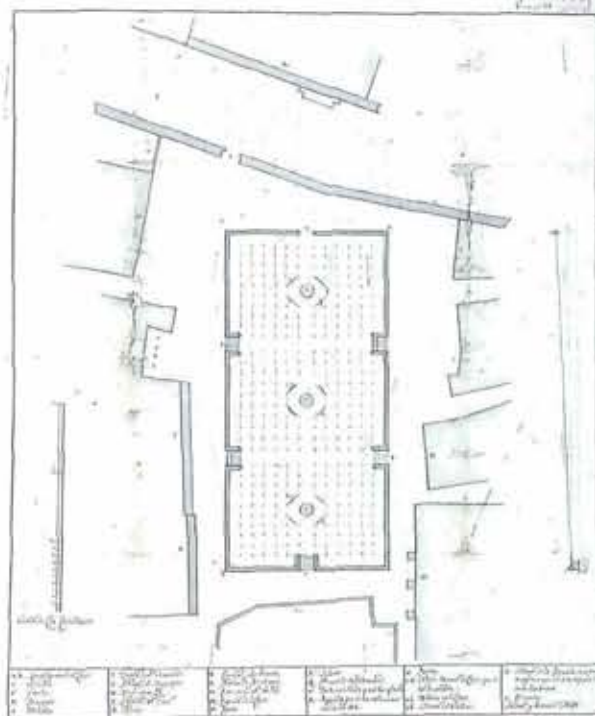
tiene, sin embargo, transformaciones en su interior, y tanto da entonces que estudiemos la planta de su ciudad en 1784 como aquella otra que dibuja Sagarbinaga en 1804, puesto que ambas mantienen la trama, apenas si existen operaciones de reforma y tan sólo se perciben propuestas de embellecimiento en el límite de la ciudad<sup>30</sup>.

El proyecto de Plaza Mayor de Salamanca<sup>31</sup>, concebido años antes, seguía siendo elemento dinámico en la organización de la ciudad puesto que, incluso en 1752, Andrés García de Quiñones continuaba ideando obras con vistas a cerrar el espacio de la plaza. Sin embargo entre 1760 y 1770 apenas si existe actividad<sup>32</sup>; en una Salamanca con escasos vecinos y circundada por núcleos despoblados, casi yermos, en 1787 el entonces Corregidor, José Oliveras y Carbonell escribirá a Floridablanca exponiéndole la conveniencia de relanzar las obras públicas en la ciudad (como forma de aumentar así la riqueza en la misma), para lo cual proponía se pusiese a trabajar a los presos que se encontraban en las cárceles, responsables de delitos leves. Con esta medida pretendía desarrollar la política esbozada por la Corona cuando mandaba recoger, en los caminos, a vagos y gitanos, enviándoles a las fábricas de velas y jarcias existentes en los arsenales de Cartagena o Ferrol: por ello Oliveras especificaba cómo, abundando en

31. Sobre la plaza Mayor de Salamanca ver el plano de Manuel Larra y Churruigera que se encuentra depositado en el Museo Municipal de Madrid, sig. AV 0,59-31-43. Igualmente consultar el dibujo de Andrés García de Quiñones «Proyecto de las obras que se deben realizar en ciertas casas para particulares, para cerrar la plaza Mayor de Salamanca», 1752, Archivo Histórico Provincial de Salamanca.

32. «Memorial que remite José de Oliveras y Carbonell al Conde Floridablanca proponiéndole el plan de obras en la ciudad de Salamanca». Fechado el 20 de octubre de 1787, el expediente se encuentra en A.H.N., Consejos, leg. 11.410, carpeta núm. 51.



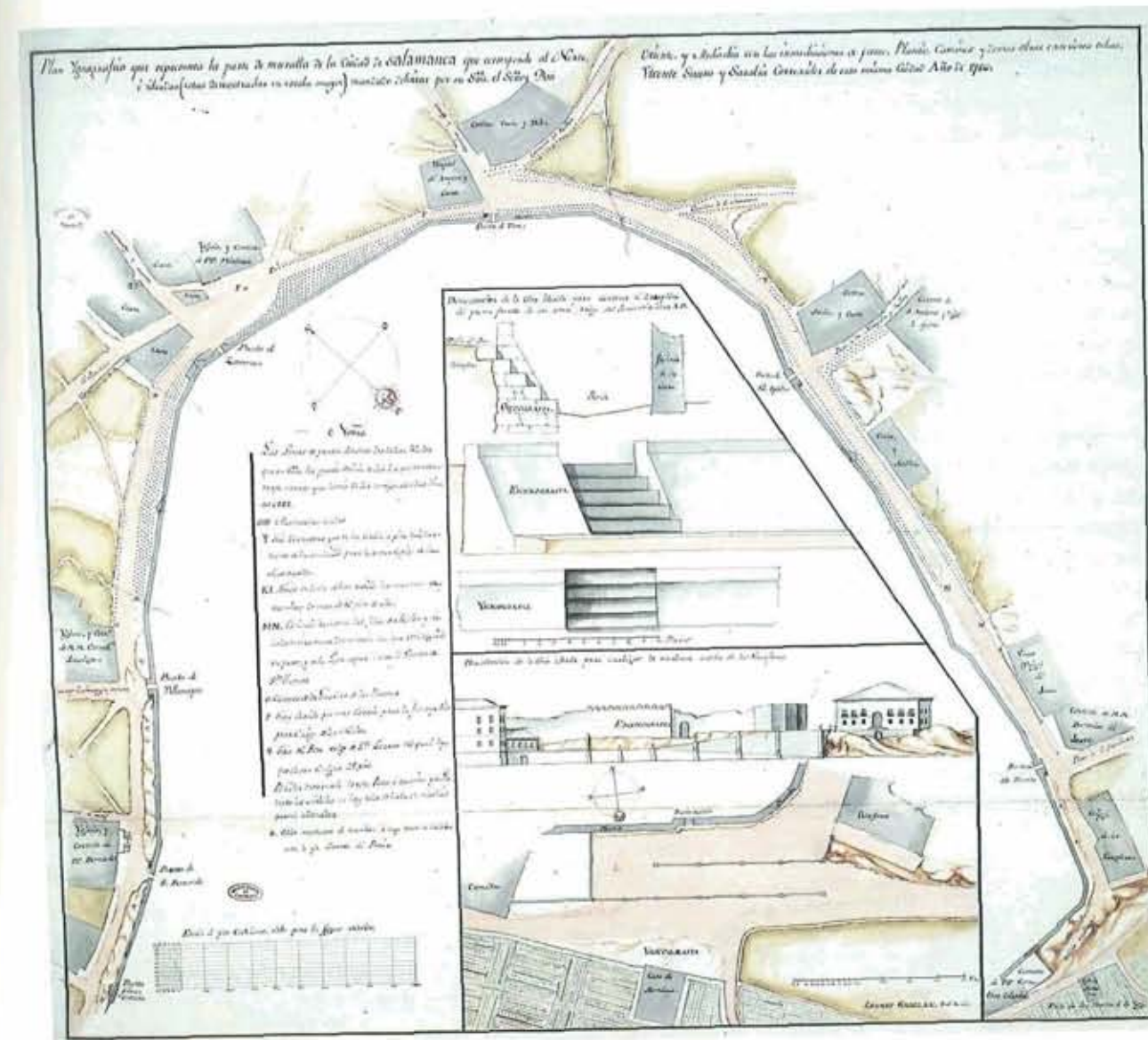


Proyecto para la ordenación de la Plaza Nueva de Salamanca.  
1787. A.G.S.

la población obreros en paro, había decidido reclutar a los ociosos en plazas y calles, pretendiendo «... allanar el circuito o ronda de la muralla desde la Puerta de San Bernardo hasta la de Villamayor, abriendo un paso exterior de 532 pies de largo, 48 de ancho y entre 9 a 12 de alto. Frente a la puerta del camino de Villamayor, el terreno inmediato al convento de las Carmelitas se había formado una alcantarilla para el conducto de aguas, se había colmado la olla allí existente hasta igualar con la altura del paseo, y encima se había abierto una plazoleta plantada de árboles, teniendo una fuente en el centro rodeada de bancos y canapés. Se había proseguido el paso antedicho desde la Puerta de Villamayor hasta la de Zamora, en una extensión de 432 pies y una anchura de 86. Por otra parte, más al norte, desde la puerta de Toro hasta la ermita de San Mamés, por donde entonces desembocaba la calzada real de Madrid, se había continuado la alameda iniciada por el Corregidor Vicente de Saura, sustituyendo 743 árboles secos y plantando otros 105. Y lo mismo se estaba practicando más allá de la ermita, en el noroeste, hasta la puerta de Santo Tomás.

En dirección contraria, es decir, del otro lado de la puerta de San Bernardo hasta la de San Vicente, por el sur, se estaban desmontando los escombros allí hacinados que formaban auténticos tesos de basura. Una vez nivelado el terreno, se estaba configurando el nuevo Paseo de San Francisco, que consistiría en una amplia alameda de 705 pies de anchura, con magníficas vistas sobre el río Tormes. En fin, más abajo, frente a la puerta llamada de los Milagros, se había apisonado el frente de la calzada que, a través del puente romano, facilitaba el tránsito hacia el nuevo paseo de Extremadura»<sup>33</sup>.

Paralelamente a estas actuaciones, en 1787 el Intendente Oliveras escribiría a Floridablanca señalándole «... estoy atendiendo en el empedrado general de las calles, y en cuanto al alumbrado tengo dicho a V. E. anteriormente los medios de conservarlo y acrecentarlo... sin agravar a los vecinos, que son muy pobres»<sup>34</sup> añadiendo a continuación cómo había prohibido depositar escombros a las salidas de la población, multando a quien arrojase basuras e inmundicias a la calle; además, había ordenado construir un estanque o aljibe fuera de la puerta de Sancti Spiritus para que, recogiendo allí las aguas de lluvia durante el invierno, pudiese servir en verano no sólo para regar las calles, por medio de los carros-cubas, sino también para facilitar los nuevos plantíos organizados en las proximidades. La propuesta de Olivares de empedrar las calles y organizar el alcantarillado e iluminaciones, en realidad era continuación de una idea presentada en 1784 por Jerónimo García de Quiñones, quien pretendía embellecer no sólo los jardines, sino también el interior de la ciudad, realizando entonces un estudio detallado de la calle de la Rua, definiendo sus casas, ancho de las mismas, y describiendo las calles que la atraviesan<sup>35</sup>. Su intención era definir las normas



Plano ignográfico que representa la parte de muralla de Salamanca que corresponde al Norte con las inmediaciones del paseo, plantío y caminos. 1786. A.G.S.

33. Ibid.

34. Ibid. Ver además el plano de García Quiñones que figuraba en el anterior expediente: «Plan para la

construcción de un paseo en el Campo de San Francisco de Salamanca», fechado el 6 de marzo de 1787. A.H.N., Consejos, leg. 11.410, núm. 51, plano 97.

35. Jerónimo García de Quiñones presentaba un «Plan de la calle de la Rua y sus casas, distancias y calles que atraviesan... y cuyo proyecto es del señor

corregidor D. Vicente Saura y Sarabia», fechado en 1784. Ver A.H.N., Estado, plano 790.



de policía que, de forma abstracta cita Ceballos en su estudio sobre las transformaciones urbanas en Salamanca y entiendo que esta actuación se complementa con obras de arquitectura civil que se esbozan en estos momentos. Las ordenanzas de Salamanca las conocemos gracias a Larruga quien detalla, en los años finales del siglo, no sólo cuál era la imagen de la ciudad, sino que describe también cómo se utilizaban los espacios urbanos: conocemos dónde se sitúan los oficios públicos, dónde las industrias y cuáles eran las profesiones existentes en la ciudad: estos datos sirven para comprender no sólo por qué el Intendente tenía aquella preocupación por alterar la imagen de la trama sino también los problemas a los que tuvo que enfrentarse en su intención de introducir los supuestos higienistas<sup>36</sup>. Y en este sentido, por ejemplo, el estudio de la *«Regulación de la mancebía y mujeres públicas de la ciudad»*<sup>37</sup> que señala Larruga en 1795 va más allá de la anécdota y refleja, como pueden ser igualmente los estudios sobre ferias y mercados en la provincia, una voluntad por fomentar la riqueza tomando como pretexto, básicamente, esa misma operación de embellecimiento anteriormente descrita. Rodríguez Ceballos, en su estudio sobre el urbanismo en Salamanca a finales del siglo XVIII, detalla cómo una de las ideas del Corregidor era

construir un paseo que bordease el Campo de San Francisco; en el extremo oeste de la ciudad, en una zona irregular, flanqueada por el Convento de San Francisco, la Hospedería del Colegio del Arzobispo, la Capilla de la Vera Cruz, las Ursulas y el jardín de Monterrey, existía un descampado abrupto y en declive: en su parte inferior se organizaba un barrizal en el que desaguaba el jardín de Monterrey; más o menos en el centro se levantaba un pórtico de piedra, propiedad de la Cofradía de la Vera Cruz: aprovechando entonces las piedras y escombros procedentes de los desmontes que se hacían para abrir las alamedas colindantes, Oliveras propuso nivelar el Campo de San Francisco, levantar una zona ajardinada en su centro y, en los alrededores, concibió una calle-paseo «... que pudiera servir para todas las estaciones del año y evitar, por ese medio las picardías y excesos que, con el escándalo más público, se cometían en las vecinas parbas de labradores, a donde, escalando la muralla, se retiraban las gentes a tomar el fresco, fumaban entre las mieses con peligro de incendiarlas, se ocultaban y originaban mil disparates»<sup>38</sup>. El proyecto concebido por García de Quiñones entendía el nuevo paseo-jardín como una plataforma rectangular elevada, con un declive decreciente de poniente a levante, cerrado por parapetos de piedra, y con una cota máxima de 12 pies; en ellos se

debían abrir escalinatas para acceder a la zona ajardinada, configurada por un eje longitudinal de tres fuentes e hileras de árboles a ambos lados, resultando el sector más interesante del nuevo Campo de San Francisco una terraza arbolada con las tres fuentes, rodeada cada una por canapés. Al lado de cada fuente se organizaban hileras de árboles distribuidos en tres parterres, separados entre sí por caminos transversales que desembocaban en las escalinatas<sup>39</sup>. El proyecto se complementaba con la realización de «... canapés y fuentes, y se plantará la arboleda a nivel, en cuyo caso quedará uno de los paseos más lucidos que puedan apetecerse intramuros de una ciudad, mayormente si se extendiese hasta el Monasterio de San Bernardo, derribando el pedazo de muralla ruinoso que está por medio, según está todo demostrado en la planta y diseño que se formó»<sup>40</sup>. Y según señala Ceballos, se pensó también en levantar en el paseo una estatua a Carlos III que dominara él mismo: la plazoleta y jardines se abrían a un abanico de espléndidas fachadas preexistentes que el arquitecto no podía modificar, imponiéndose la regularidad de que había dotado a su proyecto. Interesado el Corregidor en desarrollar el mismo, recabó ayuda a distintas entidades ciudadanas, a pesar de lo cual no todas respondieron. Extraña que este proyecto fuese presentado por García de Quiñones, arquitecto a quien la Academia de San Fernando había censurado numerosos proyectos y de quien se habían cuestionado sus conocimientos teóricos; el que proponga un plan de embellecimiento como el señalado refleja, en mi opinión, un hecho evidente: las propuestas de paseos y alamedas se entendían como soluciones codificadas, aplicándose casi miméticamente las soluciones concebidas en Madrid a cualquier otra localidad, pero entendiéndose además que con la

construcción del Paseo no sólo variaba la anterior imagen de la ciudad, sino que se modificaba también su estructura «... (se han) desmontado las paredes ruinosas que antes había al frente de los conventos de San Francisco y Santa Ursula quitándose el pantano o depósito de aguas corrompidas que estancaban al lado del jardín del Monterrey, a que se ha dado el desguazo y vertiente necesarios y ensanchado las calles de la circunferencia, 15 pies en muchos parajes, para que con los 12 que tenían fuese, como son, capaces para que puedan pasar dos coches a un tiempo sin peligro de atropellar a la gente». Existe, pues, tanto la preocupación por definir el paseo como la voluntad por integrar las normas higienistas, tomando medidas contra las aguas. Y al mismo tiempo se acepta la idea de organizar el paseo desde el tráfico de coches de caballos, especificándose incluso la conveniencia que dos de ellos pudiesen transitar de forma desahogada. El Campo de San Francisco cayó en estado de abandono en el siglo XIX, cuando a mediados del mismo se amputó bárbaramente parte de la zona ajardinada para, entre ella y el jardín de Monterrey, levantar una Plaza de toros, tal y como aparece en el plano de 1886.

El Prado de la Magdalena, el Espolón y el Campo Grande en Valladolid

Al estudiar la evolución urbana de Valladolid, la profesora Iglesias Rouco<sup>41</sup>, estudiaba y contrastaba el plano levantado en 1788 por Vigo Pérez Martínez, viendo de qué forma la ciudad se había transformado desde que, cincuenta años antes, Ventura Seco ofreciera una imagen anterior de la ciudad: el contraste le permitía observar los cambios

36. Sobre la situación de Salamanca interesa conocer los datos que ofrece el catastro del Marqués de la Ensenada. Ver libros 449 a 536 del catastro, que se encuentran en A.G.S., sec. Hacienda, Dirección General de Rentas, Inventario núm. 33. Igualmente, y sobre las obras públicas realizadas en Salamanca ver la *«Lista de los expedientes sobre obras públicas, puentes, caminos y otras formados por el Gobierno de Castilla»*, en 1790, donde si bien no existen planos si se da, por el contrario, una importante

relación. Se encuentra en A.H.N., Consejos, leg. 1.289. Larruga, en su monumental obra trata de *«Ferias y Mercados en la provincia de Salamanca»*. Madrid, 1795, tomo XXXV (se trata de una simple relación, sin profundizar pero ofreciendo una importante visión de conjunto sobre cuál era la situación en el área). Igualmente, Larruga, en el tomo XXXIV, da las ordenanzas de la ciudad de Salamanca describiendo la ordenación de todos los oficios públicos, industrias y profesiones.

37. Larruga, op. cit. tomo XXXIV (págs. 256-259). Interesa, sobre todo, porque comenta cuáles eran las condiciones sanitarias en las que se desarrollaba la mancebía y plantea, al mismo tiempo, las medidas que deberían tomarse con vistas a impedir la proliferación de enfermedades.

38. A.H.N., Consejos, leg. 11.410, núm. 51.

39. Ibid. núm. 51.

40. Ibid. núm. 51.

41. L. S. Iglesias Rouco: *Urbanismo y Arquitectura de Valladolid, primera mitad del siglo XVIII*. Valladolid, 1978, pág. 41.



experimentados en la misma desde la llegada del gobierno ilustrado y destacaba cómo el trazado radiocéntrico orientado hacia la plaza de San Miguel apenas había variado el viario, apareciendo tan sólo, como intervenciones, las zonas verdes del paseo del Espolón, Moreras y el Prado de la Magdalena. Como he señalado en Salamanca, interesa recordar el comentario que realiza Ponz sobre las ciudades de Castilla cuando contrasta la fortuna y crecimiento económico que tuvieron las ciudades del litoral con el abandono que sufría el centro de Castilla: a pesar de contar con el Canal de Castilla (incluyendo el ramal de Campos) o con la carretera que debía enlazar Santander con Burgos o Valladolid, es evidente que las ciudades castellanas viven momentos de crisis, no existiendo diferencia entre la situación de la provincia de Valladolid y su capital. Si analizamos el catastro de Ensenada<sup>42</sup> o estudiamos los dibujos de las relaciones geográficas enviadas a Tomás López (y que se encuentran en la Biblioteca Nacional de Madrid) conoceremos el estado calamitoso de la provincia. Larruga<sup>43</sup> proporciona información destacable señalando las fábricas existentes y comentando las disposiciones del Gobierno con vistas a incrementar la industria en la zona: detalla las fábricas de tejidos de lana que existían, comenta sus productos, describe sus dificultades técnicas y apunta,

igualmente, los intentos que hubo por relanzar la economía aprovechando para ello la construcción del Canal de Castilla; Francisco Tadeo del Rincón<sup>44</sup> agrícola de Castilla, ganar para la agricultura algunos terrenos de Burgos y Valladolid, destacando la posibilidad de plantar 8.000 moreras que proporcionarían riquezas a los agricultores, comentaba además la conveniencia de incrementar igualmente el cultivo de viñas, cáñamo y lino, destacando como debería ser posible, tras esta operación, colonizar la zona. Los datos antes señalados entiendo son importantes, puesto que gracias a ellos podemos comprender la importancia que tuvo Valladolid, como capital de un centro regional: el límite de una zona que lindaba con Segovia, Avila, Salamanca, León, Palencia y Burgos, en la división de Floridablanca aparece como la Intendencia de Valladolid. Melon estudió cómo ésta aparecía conformada por 14 partidos, añadiéndose a esta los corregimientos de Valladolid, Medina del Campo, Olmedo y Tordesillas. El territorio comprendía además las villas de Uriel y Rueda, lo cual significaba un total de 533 poblaciones dependientes de la ciudad. La capital, según el censo de Floridablanca<sup>45</sup>, tenía en la segunda mitad del siglo XVIII poco más de 21.000 habitantes y vivía en una situación similar a la del siglo XVI, cuando al partir la Corte hacia Madrid se

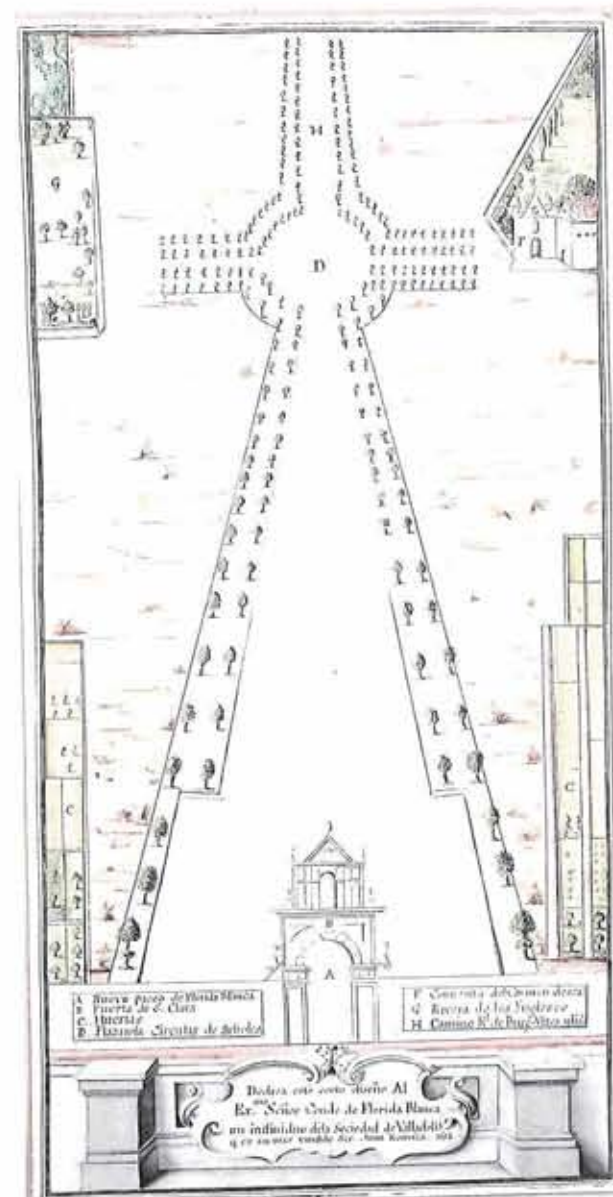
42. «Índice de las relaciones geográficas enviadas a Tomás López que se conservan en el Gabinete de Manuscritos de la Biblioteca Nacional». Publicadas por Clotilde Olarán Múgica (Madrid, 1979), interesa consultar, en la Biblioteca Nacional de Madrid, Mss. 7.310. Igualmente, del catastro de Ensenada, que se encuentra en el Archivo General de Simancas, ver los libros 646 a 662 (A.G.S., Sec. Hacienda, Dirección General de Rentas, Inventario núm. 33).

43. Eugenio Larruga, op. cit. Da relación de la fábricas existentes en la provincia de Valladolid en 1793. Ver tomo XIV, donde figuran las disposiciones de gobierno, fabricación...

44. Eugenio Larruga, op. cit., tomo XXVI. Da relación de las diferentes fábricas con comentario de lo que producían, describe los productos, las dificultades técnicas existentes para los mismos... Publicado en 1793, el estudio de Larruga es posterior a la propuesta elaborada por Francisco

Tadeo del Rincón, en 1785, para «Planes para el desarrollo agrícola de Castilla», en el que destacaba como al ser algunos terrenos de Burgos y Valladolid no muy a propósito para plantíos de moreras, que podían proporcionar grandes riquezas a los agricultores, proponía plantar hasta 8.000 moreras, señalando también la necesidad de identificar el cultivo de viñas, cañas y lino. Ver A.H.N., Estado, leg. 2.923, núm. 479.

45. Clásico estudio de D. Amando Melon «De la división de Floridablanca a la de 1833», apareció en «Estudios Geográficos», núm. 71, mayo 1958, págs. 173-220. Serrano Ruiz comenta en su trabajo «La población de la ciudad de Valladolid en el siglo XVIII», en «Estudios Geográficos», tomo XXVI, núm. 100, agosto 1965, págs. 191-342 el estudio de Melon.



Paseo Nuevo de Valladolid. 1784. S.G.E.

46. J. Martín González: «Algunos datos sobre la arquitectura dieciochesca vallisoletana», en «Boletín del Seminario de Estudios de Arte y Arqueología»,

tomo XXI-XXII, pág. 29, Valladolid 1954-56.

47. Serrano Ruiz, op. cit., pág. 320.

produjo una paralización en el proceso urbano. Además, el paulatino abandono de barrios periféricos fue general en esta segunda mitad del siglo XVI y todo el XVII de manera que tan sólo en torno a 1750 se esbozó un primer intento de revitalización, a pesar de lo cual la actividad constructiva durante todo el siglo XVIII fue escasa, siendo pocos los edificios de nueva planta construidos y situándose además éstos detrás de Fuente Dorada, Plaza Mayor y calle de Santiago. Al no haber variado el casco urbano desde el siglo XVI (por no haber aumentado la población), las necesidades de suelo y vivienda permanecieron estacionarias, sin plantearse la creación de nuevas áreas de extensión: Martín González estudió en su trabajo, *Algunos datos sobre arquitectura dieciochesca vallisoletana*<sup>46</sup>, la situación de la ciudad y gracias a él sabemos que, en torno a 1760, se decidió la construcción, fuera de ciudad, de una zona de cuarteles. En esa fecha las vías más importantes de la población eran el Ocho y la acera de San Francisco, seguían la Rinconada y Fuente Dorada y, en sus diferentes tramos, aparecían Espicería, Lencería, Espadería; después, las calles de Teresa Gil, Mercaderes y Santiago; se continuaban (aunque de forma más diluida) por la de Santa María, Jerez, Toisón, Zurradores, Angustias y San Martín. El núcleo comercial de la ciudad se encontraba en la zona de la Plaza Mayor y alrededores: calle de Santiago, Plaza Mayor, San Francisco, Ocho y Fuente Dorada<sup>47</sup>. Comentando entonces el uso de la ciudad y las ordenanzas sobre oficios<sup>48</sup>, Larruga apuntaba las características de cada una de las calles, donde se ubicaba el comercio y gracias a estos datos sabemos dónde se situaban los plateros, fundidores, mercaderes, curtidores, zapateros, confiteros o mesoneros. Todo esto

48. Eugenio Larruga, op. cit., tomo XXV. En págs. 225 a 252 da la relación, con datos de la gente que trabajaba, cuanto ganaba..., de los telares: al mismo tiempo da una historia

de las fábricas de manufactura de lana de las fábricas de Valladolid desde mediados del siglo XVII a 1782. Interesa, igualmente, la descripción que hace de dos pilares,



confirma cómo, poco a poco, la población había comenzado a crecer desde los primeros años del XVIII llegando a contar, en 1768, con casi 18.500 habitantes y alcanzando (como he comentado), en 1787, la cantidad de poco más de 21.000 habitantes. Es cierto que en la ciudad se encontraba una industria textil de la cual tenemos datos no sólo gracias a Larruga, sino también por numerosa documentación existente en diferentes archivos: sabemos que, en 1787, se propuso instalar fábricas de lana en Burgos, Valladolid, Soria y Cuenca, «... puesto que éstas son abundantes en ríos, montes, granos y lanas, y en ellas podrían establecerse cinco fábricas nuevas»<sup>49</sup> destacándose cómo el valor de la lana debía igualarse al precio que tuviese en las fábricas del Paular o San Fernando. Igualmente había surgido una propuesta en 1728 con vistas a organizar en Valladolid una fábrica de paños de *abredille*, con la condición de que fuese la ciudad quien facilitase los talleres y viviendas, entregándose además al promotor cuatro telares, caldera, tintes y prensa; la idea de instalar telares tuvo que parecer satisfactoria años después a Floridablanca, puesto que éste encargó un informe sobre la utilidad de establecer una posible fábrica, dado que podía hacerse fácil acopio del lino comprándolo en León, Saldaña, Ribera de Orbigo, Peña de Francia o Ciudad Rodrigo. Igualmente se destacaba cómo en

esta fábrica podría emplearse a niños expósitos que residieran en la inclusa<sup>50</sup>. Si en Valladolid aparecen algunos proyectos de revitalización económica conviene destacar, sin embargo, cómo una gran parte de la población seguía inactiva: de los poco más de 18.000 habitantes con que contaba la ciudad a mediados del siglo, 14.474 eran inactivos, lo cual suponía casi el 75 %; igualmente conviene destacar la importancia que tenía la agricultura, puesto que casi el 20 % de su población activa dependía de este sector. Por último, es notorio el predominio de las actividades artesanales y comerciales que representaban el 52,5 % de la población activa aportando, por otra parte, el 54 % de la renta. Esta situación sirve de explicación para alguno de los cambios que se producen en la población y, sobre todo, para valorar el importante papel que desempeña, por su influencia en la ciudad, la Sociedad de Amigos del País, especialmente por el alcance de sus propuestas urbanas. En Valladolid, desde 1770, se había creado un importante conjunto de entidades como la Real Junta del Hospicio, la Academia de Jurisprudencia de San Carlos, la Real Junta de Policía, la Junta de Caridad y, sobre todo, la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valladolid y la Real Academia de Matemáticas y Nobles Artes de la Purísima

Concepción. La presencia entonces de un pensamiento ilustrado en Valladolid contrasta con la imagen que mantiene la ciudad (y que conocemos por las quejas de Ponz, en su intento por encontrar un interlocutor capaz de remediarlo) «... si de las aguas del río Pisuerga se hiciera uso... correspondería sin duda el vecindario a la amplitud de esa principalísima ciudad; es grande compasión verla reducida a menos de 20.000 almas, cuando en otras circunstancias podría tener más de 100.000»<sup>51</sup>. La población se encontraba pues, poco antes de 1770, concentrada en el núcleo histórico, dejando prácticamente vacía su periferia, estando la mayoría de los palacios desocupados y los conventos habitados tan sólo por pequeñas comunidades. Este estado de abandono determinaba una situación negativa desde supuestos higienistas y por ello Demerson estudia el esfuerzo que realizó la Junta de Policía por perfeccionar los servicios públicos:<sup>52</sup> Valladolid era, es sabido, un ciudad sucia, de la cual Ponz llegaría a decir «... lleno de ira sufrí en Valladolid la inmundicia de sus calles» recogiendo Demerson, en su estudio sobre la sociedad vallisoletana, un artículo del «*Diario Pinciano*» en el que se refleja, de forma viva, la falta de limpieza existente «... es carácter de los castellanos la limpieza en el trato y en las costumbre; pero ¡cuan antigua es la sociedad de porquería en las calles de Valladolid! Si

resucitaran los Góngoras y Quevedos tomarían otra vez el silbato de cañas para preguntar, en el idioma de los sátiros, ¿sois Valladolid, vos sois el valle del olor?»<sup>53</sup>. Parecía difícil lograr una operación de saneamiento en una ciudad llana, recorrida por los dos brazos del Esgueva, sin apenas pendiente y obstaculizadas ambas vías de agua por grandes tapones de basura: «...por ello, con la creación de la Junta de Policía se realizará la intención no sólo de velar por el ornato público, sino también por lograr una limpieza de la ciudad; y esta preocupación por llevar las medidas de higiene a Valladolid se convertirá en obsesión de los gobernantes, tanto antes de la guerra de la Independencia como durante ésta, cuando las autoridades napoleónicas procuraron combatir estos inconvenientes realizando constantes limpiezas en los tramos del río, creando un nuevo alcantarillado y construyendo cloacas, medidas tomadas sin duda ante el temor del cólera». Parece claro que si Valladolid careció de desarrollo urbano, sí tuvo, por el contrario, la preocupación por definir nuevas ordenanzas y criterios de embellecimiento, reflejándose en una política de acondicionamiento de paseos, reajustando los límites de ciudad e integrando los nuevos parques dentro del núcleo urbano. Sabemos que el Campo Grande (lugar donde se celebraban numerosas ferias), Espolón,

232

233

puesto que puede servir de referencia para estudios sobre arqueología industrial.

49. «Noticias del estado antiguo y del actual de las fábricas de lana de Valladolid», en el «*Diario Pinciano*», 1787, pág. 258. Ver H.M.M., sig., AH 2/6, 640. Además interesa ver dos memoriales: el primero «Propuesta para instalar fábricas de lana en Burgos, Valladolid, Soria y Cuenca, puesto que éstas son abundantes en ríos, montes, granos y lanas y en ellas se podrían establecer cinco

fábricas nuevas». Se señala cómo el valor de las lanas se fijaría con arreglo a las contratas que tuviesen las fábricas del Paular con la Real Fábrica de San Fernando. Comentaba como debía plantearse la financiación, las exenciones que deberían gozar y el control que ello supondría sobre el comercio. La segunda propuesta consiste en la «*Instalación de una fábrica de Lencería en Valladolid*»: «por ser Valladolid centro de Castilla podría hacerse, con facilidad, acopio de lino, comprándolo en León, Saldaña, Ribera de

Orbigo y, sobre todo, en la Peña de Francia o Ciudad Rodrigo». A.H.N., leg. 2932, 1/21. Además interesa ver la «*Propuesta para organizar en Valladolid una fábrica de paños de abredille, si la ciudad proporcionarse casa para planificación de telares y viviendas, cuatro telares, calderas, tintes y prensa*». Fechado en 1728 la propuesta se encuentra en A.H.N., Estado, leg. 3182, núm. 144 bis. Ver, igualmente «*Valladolid: diversas noticias sobre manufacturas y fábricas que tiene, comercios...*», en «*Correo General de España,*

1791, núm. 51, págs. 119-163. H.M.M., sig., AH 1/2. También, y sobre la propuesta de organizar fábricas en Valladolid, ver el proyecto de establecer fábricas de latón en aquella ciudad que aparece en el *Mercurio* de enero de 1794, pág. 98. Ver en H.M.M., sig. AM 35/4. Sobre las ordenanzas relativas a los distintos oficios en Valladolid ver de nuevo Larruga, op. cit., tomo XXIII, donde da las ordenanzas de los siguientes oficios: corredores, plateros, fundidores, mercaderes, curtidores, zapateros, confiterios, mesoneros...

50. Floridablanca encargó que se informase sobre el establecimiento, así como sobre la utilidad de la fábrica, número de telares y pedía información sobre cuantos niños expósitos podían emplearse en la misma.

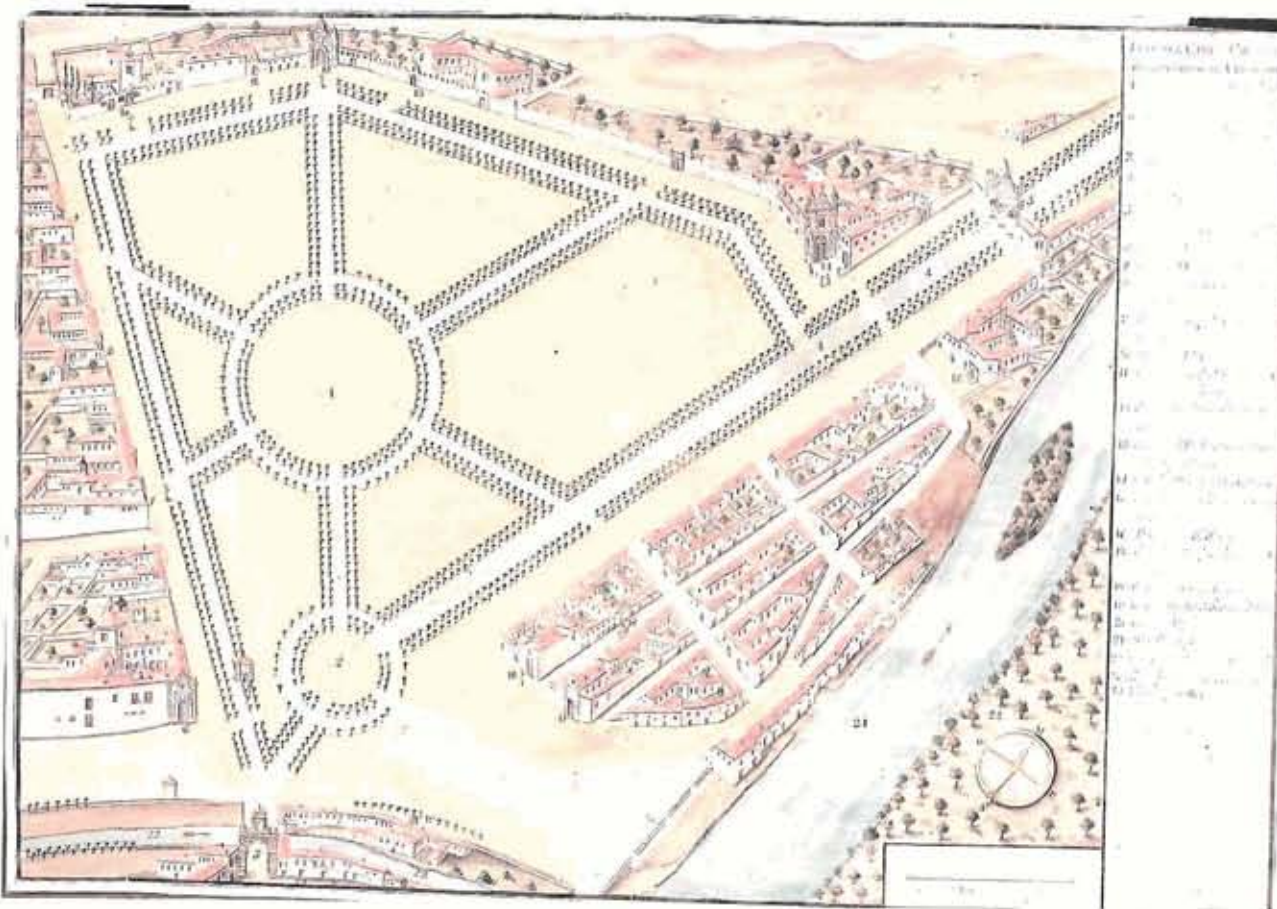
51. Ponz: *Viaje de España*, tomo XI, pág. 26.

52. Ibid., pág. 29. J. Demerson, en su estudio *La Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valladolid, 1784-1808*, Valladolid, 1969, págs. 33-34, comenta la falta de limpieza de Valladolid. Entiendo que es interesante, igualmente, comentar los problemas que trajeron las inundaciones a la ciudad: Joseph Santos Calderón de la Barca había propuesto, en junio de 1788, un estudio sobre la canalización del Pisuerga. Por ello daba, en

primer lugar, una «*Descripción de los doce puentes que existen en lo interior de la ciudad de Valladolid y los más que han de resultar de la inundación*». A.H.N., Consejos, leg. 1.161, núm. 1. 5.º, plano 250. Igualmente sobre la propuesta de un canal-puente sobre el Pisuerga existe documentación en el Archivo del Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Obras Hidráulicas, plano núm. 2.

53. Demerson cita (op. cit.) el *Diario Pinciano* de 7 de febrero de 1767, pág. 14, donde destaca la necesidad de organizar una Junta de Policía que velara por la limpieza de la ciudad.





Planta del Campo Grande de Valladolid. 1767. B.N.

Moreras o Prado de la Magdalena<sup>54</sup>, fueron lugares donde se formularon propuestas tanto por los responsables políticos como por la Sociedad de Amigos del País (quien en 1806 proponía configurar un jardín botánico en la zona del Prado de la Magdalena), o por los franceses, quienes no sólo se mostraron favorables a la transformación del Prado en un Botánico, sino que propusieron además la unión de los dos Espolones (el viejo y el nuevo) formando una línea continua de jardines hasta el puente mayor.

La creación en 1784 de la Sociedad Económica de Amigos del País supuso la difusión de un pensamiento ilustrado en el cual entraba, lógicamente, la transformación de la imagen de ciudad. Sabemos que, al configurarse el Canal de Castilla, una de las principales preocupaciones había sido no sólo organizar equipamientos en torno al mismo, sino también embellecer sus márgenes, proponiéndose la construcción de alamedas

arboladas y rotondas. Quizás por ello (retomando la propuesta antes citada de plantar moreras en zonas de Valladolid), la Sociedad Económica propuso llevar a la periferia de la ciudad la experiencia de las plantaciones de moreras, embelleciendo así los accesos mediante paseos ajardinados; por ello, y a instancias de Floridablanca<sup>55</sup>, se concibió un paseo de olmos que debía unir la Puerta de Santa Clara al Convento del Carmen Descalzo: llamado paseo de Floridablanca, con esta obra se quiso dignificar una de las principales salidas de Valladolid, para lo cual se asumían las ideas sobre transformación de los límites al convertir éstos en zonas de esparcimiento. Al dotarse de paseos arbolados a los caminos se integraba a éstos dentro de la población y, por ello, la Sociedad Económica solicitó del Ayuntamiento la cesión de parajes *incultos*, próximos al Pisuerga, para destinarlos a plantación de moreras, al tiempo que declaraba su intención de organizar un amplio plantío de árboles más allá de la Puerta de Santa

Clara, todo lo cual fue aprobado por la Corporación en el mismo año.

El primer tramo del camino, desde Santa Clara hasta el llano<sup>56</sup>, se concibió como un paseo organizado con dos hileras de olmos, siendo desde aquí en adelante dobles por cada lado. Al mismo tiempo se mandó retirar los escombros y desechos existentes en la zona, vertiéndolos en el Paseo con vistas a solucionar problemas de desmonte, informándose al Ayuntamiento, en enero de 1785, del inicio de las obras. Inaugurado el camino en ese mismo año, sabemos gracias a dos dibujos, que el Plantío de Floridablanca se concibió con dos calles de olmos negrillos, a cada lado del andén central, que convergían en una plaza circular, rodeada de árboles, de la cual partían dos brazos laterales con cuatro hileras de arbolado cada uno, continuándose además el Paseo por el norte, con otras dos filas de olmos. Una vez planteado el embellecimiento del paseo de Floridablanca y las Moreras, se dispusieron otros nuevos plantíos en la Puerta de Tudela, en el paseo de San Isidro y en el Prado de la Magdalena, encargándose Alvarez Benavides del proyecto. Pero sin duda la propuesta más notable de dichos años (por cuanto supone no ya embellecer mediante un paseo, sino intervenir en el propio centro urbano), fue la que realizó, en 1787, el entonces Director de la Academia de la Concepción, Francisco Valzania,

sobre la remodelación del Campo Grande. Las obras que se realizaban en estos años en Valladolid eran elogiadas, de modo unánime, por los ilustrados del momento: tanto Ponz como Jovellanos<sup>57</sup>, en su *«Diario»*, comentan la trascendencia del proyecto del Campo Grande, la importancia de disponer moreras en los alrededores o la propuesta de canalizar el Esgueva, destacando como éstas eran, sin duda, algunas de las actuaciones más notables en la España de aquellos años. Y si la iniciativa de concebir el paseo de Floridablanca se debe a la Sociedad Económica, por el contrario la gestión del Campo Grande debe atribuirse al Corregidor e Intendente Real para Valladolid, Jorge Astraudi<sup>58</sup>, quien unía a su nombramiento como Intendente y Corregidor el de Subdelegado de Montes y Plantíos de la ciudad y partido, siendo él quien llevó a cabo los plantíos del Espolón y quien finalizó la organización de las moreras. En un principio, el proyecto de Campo Grande consistía en plantar tan sólo, en todo el perímetro del mismo, dos filas de árboles con vistas a lograr así un paseo de coches y gentes de a pie «... que concurran a esparcirse por el referido Campo».

Con fecha de mayo de 1787 se presentó la propuesta<sup>59</sup>, que recibió inmediata aprobación, concediéndose a Astraudi plenos poderes para llevar

54. Iglesias Rouco, op. cit., pág. 61, núm. 180. Igualmente ver a Fernández del Hoyo: *Desarrollo urbano y proceso histórico del Campo Grande de Valladolid*, Valladolid,

1981, pág. 385.

55. Ver el plano de Juan Zomaza: *«Nuevo paseo de Floridablanca y Camino Real de Burgos»* que, fechado en

1784, se encuentra en el Servicio Geográfico del Ejército, sig. AE 76/C3/244. Sobre el tema, ver el trabajo publicado en su día por José Carlos Brasas sobre *«El*

*Urbanismo del siglo XVIII en Valladolid: el nuevo paseo de Floridablanca»*, en *«Boletín de Arte y Arqueología de la Universidad de Valladolid»*, tomo XLV, 1979, págs. 507-514.

56. José Carlos Brasas (op. cit., pág. 509, nota 12) da referencia de un dibujo similar del paseo de Floridablanca existente en Burgos que se encuentra en la Biblioteca Universitaria de Santa Cruz, Valladolid, leg. 77, núm. 22. Sobre el tema interesa ver la instrucción que da de la misma «...estaba formada por tres calles de olmos negrillos de 620 pies de longitud, que iban desde la iglesia de la Magdalena hasta el puente que daba paseo a la de San Pedro. La calle central, de 41 pies de anchura, se reservaba para

coches, mientras que las laterales, de 20,5 pies de anchas, se destinaban para los viandantes». Cita J.M. Beristain, *«Diario Pinciano»*, 14 de febrero de 1787, núm. 2, pág. 23.

57. Los elogios que dedica Ponz a la ciudad aparecen en el tomo XI de su *Viaje* (págs. 149-153). La noticia de Jovellanos figura en el *«Diario»*, Madrid, 1767, pág. 57. En la correspondencia que mantienen Juan Acedo Rico con Jorge Astraudi, (de la que da referencia, de nuevo, Carlos Brasas), interesa

destacar un bando fechado en Valladolid el 24 de mayo de 1787, en el que señala: «...cómo todos los árboles —del camino— de cualquier especie, ya sean plantados por vecinos particulares o ya se hayan producido en ellos naturalmente, y sin artificio alguno, como sucede con los olmos, se han de considerar desde ahora en adelante bajo el real amparo, y con los mismos fueros e imposición de pena a los que los corten y maltraten».

58. M. A. Fernández del Hoyo, op. cit., pág. 389. Remite a la obra de J. Ortega Rubio: *Historia de Valladolid*, tomo II, pág. 138, en la que señala como el planteo del Espolón estaba quizá empezado al tomar Astraudi posesión de los cargos.

59. Ibid., pág. 391.



a cabo la operación. La rapidez de la aprobación se explica debido a la degradación de la zona y al deseo de remediarla: comentando Ponz, en 1783, la situación del Campo Grande, señalaba cómo a éste bien le correspondía el nombre de Campo y no el de plaza debido a su *falta de urbanización y de adorno*; sin embargo, en la segunda edición del mismo *Viaje*, de 1787, añadirá al comentario anterior una coletilla en la cual destaca cómo«... en primer lugar, el señor Intendente actual se halla en el caso de dar regularidad y bella forma al irregular espacio del Campo Grande, mediante un plantío de calles de árboles repetidas y alineadas, que es lo que dicho autor había indicado en su narración de Valladolid: el plan formado ahora es el de una gran plaza con fuente en medio, asientos bien distribuidos y otras comodidades»<sup>60</sup>. Sorprendentemente el proyecto tuvo una fuerte oposición en la ciudad, y si hubo quien señaló cómo difícilmente podrían sobrevivir los árboles en aquel lugar, puesto que anteriormente habían existido otros que tuvieron que ser arrancados; otros se oponían desde valoraciones bien distintas «... si hubiera árboles, la gente (de Valladolid) se retraería de visitar los templos y monasterios de los alrededores»<sup>61</sup>: como ocurre en el proyecto de las Ramblas barcelonesas, también será la Corporación quién se oponga al proyecto del Intendente, aunque

desde argumentos de distinta naturaleza: además de los comentarios anteriores, señala primero cómo el terreno es inútil para el plantío por lo árido, seco, y cascajoso; destaca cómo por el Campo Grande pasaban cañerías, existiendo el peligro de que las raíces de los árboles pudiesen destruirlas y, por último, criticaba lo bajo del presupuesto, señalando cómo ningún particular accedería a realizar las obras, al tiempo que añadía cómo «... el Campo Grande se encontraba próximo al Hospital, cuya frecuente asistencia abandonarían los religiosos, la nobleza y todos los que ahora concurren». Pero el argumento más sólido contra el proyecto de jardín era el cambio de uso que quería darse a la zona: hasta entonces en el Campo Grande se celebraban tradicionalmente distintas ferias (San Miguel, feria de ganado... ) y por ello se señalaba cómo «... el Campo Grande no es sitio rural, sino plaza suburbana, rodeada de templos, monasterios y santuarios frecuentados por los fieles, que se retraerían de visitarlos, si hubiese árboles; pues infundirían éstos temor y expondrían a los vecinos a muchos insultos». Definir entonces un espacio como suburbano refleja un conocimiento importante de lo que significa la imagen de ciudad: evidentemente, como había comentado Ponz, la plaza no era un *recinto urbano pero, por lo mismo, se comprende* cómo la propuesta de ordenar el Campo Grande

conllevaba la voluntad de integrarla en la trama urbana, argumentándose entonces la inconveniencia de que en ésta se dispusiesen diferentes equipamientos. Construido en estos años, conocemos documentación de 1790 gracias a la cual el Campo Grande aparece casi terminado: llamado también Campo de Marte, por las paradas militares que se celebraron en su recinto, el proyecto presentaba un aspecto casi idéntico al actual<sup>62</sup>: una figura triangular, quebrada en su parte suroeste «... le da semejanza a un abanico. Su cabida se define como de 33 obradas de 100 estadales y 10 pies. Existían, además, dos plazas. Una rectangular, alargada y pequeña, situada entre la Puerta del Carmen de Madrid, y otra más grande, hacia el Espolón viejo, es decir, frente al Hospital de San Juan de Dios. Se plantaron casi 1.800 árboles, de un mismo tamaño, separados entre sí por 20 pies. Se dispusieron cuatro filas que originaban tres calles, más ancha la central para coches, más estrechas las laterales para peatones. Las calles que corresponden a Recoleta y Paseo de Filipinos, tenían 40 pies de anchura y 20 las laterales. En el interior se originaron, con árboles, dos plazas circulares: la más grande situada en el centro del Campo, tenía un diámetro interior de 420 pies y estaba formada por hileras de olmos dispuestos en una calle interior para peatones y otra exterior, más ancha, para coches. De esta plaza partían, de forma radial, seis paseos de más de tres calles cada uno. En mayo de 1788 el plantío estaba concluido» Hubo, desde este momento, discusiones inútiles de relatar: Valzania polemizó sobre cómo convenía regar los árboles (proponiendo la creación de una noria gobernada por un muchacho y caballería); se mantuvo el debate sobre el uso de la zona... Al margen de la anécdota, parece evidente que en Valladolid hubo, entre 1777 y 1792, un

proyecto de transformación: por ello el Barón de Bourgoing (que visitó la ciudad en las dos fechas señaladas), comentaría cómo, en aquel lapso, había encontrado la ciudad ventajosamente transformada, más limpia y más bella, resaltando entre las mejoras las avenidas que se habían implantado en el Campo Grande<sup>63</sup>. Paralelamente a estos proyectos, y una vez levantado el Paseo, la Sociedad Económica continuó proponiendo otros como, por ejemplo, un paseo ajardinado a lo largo de la nueva calzada que debía unir Valladolid a Cabezón, ensalzando así el encargo del Monarca de un camino que enlazase con el de Burgos, Vitoria y Bayona; se plantaron árboles a cada una de sus orillas y en 1787 se quiso sustituir la vieja Puerta de Santa Clara<sup>64</sup>, de traza herreriana, por otra más acorde con el paseo de Floridablanca y, con motivo de los premios de la Academia, el protector de la misma, Conde de Alba Real, ofreció un premio extraordinario al mejor proyecto de Puerta que sustituyese a la existente, ganando el concurso Eustaquio Bahamonde, si bien su proyecto no llegó a realizarse.

El paseo del Espolón en Burgos

Si, por lo general, las ciudades castellanas presentaban, como he señalado reiteradamente, una situación de franco abandono en la segunda mitad del siglo XVIII, Burgos era la que, sin duda, ofrecía peor situación: al detenerse su crecimiento, se había producido un despoblamiento que se refleja no sólo en la cartografía, sino también, y sobre todo, en las respuestas que figuran en los catastros; comparando el plano de Bernardo de Lara<sup>65</sup> con las imágenes de Burgos a finales del siglo XVIII, podemos ver cómo el crecimiento no sólo se detuvo, sino que, incluso, llegó a abandonarse parte de la trama medieval, lo

60. La nota de Ponz corresponde a la edición de 1787 (segunda por tanto) añadiendo entonces un párrafo al comentario que había realizado en el tomo publicado en 1783.

61. «*Extracto de las razones que se exponen contra el proyectado plantío del Campo Grande; y breve satisfacción de ellas*». «*Diario Pinciano*», 1787, págs. 266-270. Las razones que se dan son, en síntesis, las siguientes: «el terreno del Campo Grande es inútil para el plantío por árido, seco y cascajoso...; segundo, pasa por el Campo Grande una cañería de agua y la ordenanza IV previene se tenga gran cuidado en que cerca de ella no haya árboles, cepas u otras plantas que, con sus raíces, puedan destruirla; tercero, tres o cuatro mil

reales se han concedido para este plantío no son bastantes para empezarlo; el Campo Grande no es sitio rural, sino plaza suburbana, rodeada de templos, monasterios y santuarios, frecuentados por los fieles que se retraían de visitarlos, si hubiese árboles; cuarto, que en el Campo Grande está el Hospital General, cuya frecuente asistencia abandonarían los religiosos, la nobleza y todos los que ahora concurren; sexto, el plantío impediría la ventilación de los aires tan necesarios para la salud de los enfermos; séptimo en el

Campo Grande se celebra la feria de San Miguel; octavo, también sirve el Campo Grande para otra feria, que se celebra al paso del ganado trashumante de Extremadura; noveno, en el Campo Grande era la Asamblea del Regimiento Provincial de Milicias, que con el fuego y tacos de las descargas se arruinaría el plantío».

62. M.A. Fernández del Hoyo, op. cit., pág. 398.

Mercadal, tomo III, págs. 942-943.

63. De la visita del Barón de Bourgoing ver los *Viajes por España* de José García

64. Ver nota 55, J.C. Brasas, op. cit., pág. 512.

65. Bernardo de Lara: «*Plano de la ciudad de Burgos*», 1737. A.G.S., M.P. y D., XIII-6, Guerra Moderna. leg. 3646. Ver también «*Croquis de la ciudad de Burgos y sus*

*inmediaciones*», anónimo, s.f. en el Servicio Geográfico del Ejército, AET.6 C1/121 y otro plano también anónimo de Burgos que se encuentra en la Sección de Bellas Artes



cual dio pie a Ponz para argumentar «... Este pueblo es tan pobre, de pobres de necesidad y mendigantes, que su número excede a una tercera parte de sus habitantes y aún no es posible saberlo con exactitud, porque cada día vienen de los pueblos circunvecinos», añadiendo «... no hay minas, ni salinas, ni otros artefactos de riqueza», concluyendo «... las fábricas de Burgos son tan poca cosa, que no hay para que nombrarlas». Gracias a las descripciones de Tomás López<sup>66</sup>, conocemos la situación del territorio próximo a Burgos y, por Larruga sabemos sobre su estado de abandono<sup>67</sup>: pobre, sin apenas fábricas, Larruga achaca el atraso de Burgos a los problemas que surgieron tanto en la instalación de fábricas como a los arbitrios que debían pagarse. Debido a ello, el Rey decidió, en 1768, aprobar el establecimiento de una Compañía de Comercio, fomentando así la escasa actividad económica de la ciudad con objeto de aumentar el comercio, la industria y la agricultura; tal medida era consecuencia de otro Decreto, por el cual se situaba en Burgos la Aduana de todas las lanas que se extrajesen de Vitoria, Orduña, Balmaseda o Santander y se propuso también, si bien no se llevó a cabo, instalar en Burgos fábricas de lana, como medio de enriquecer Castilla y evitar la importación de las «lanas finas trashumantes y las entrefinas estantes» sin

manufacturar, cuyo comercio enriquecía a los comerciantes extranjeros, lo que refleja la voluntad de un gobierno ilustrado que pretendía forzar una situación, si bien sus actuaciones no se corresponden con un cambio en la estructura urbana de la ciudad. La ocupación de la trama urbana de Burgos, en esos momentos, apenas había variado, como ocurriera en Salamanca o Valladolid, respecto a siglos anteriores: ciudad fortificada, se organizaba por una parte sobre el Cerro en el cual se asentaba el Castillo y, por otra, en torno al río Arlanzón. Desde el este, la ciudad descendía hacia el río y al llegar al Cerro se desviaba formando un meandro: este espacio fue el utilizado para organizar la villa en la orilla norte, dando así al barrio de Vega esa forma de bolsa. La tímida actividad constructiva que existió ignoró los barrios altos de la ciudad, adoptando un sistema concéntrico cuya acción afectaba, principalmente, a las plazas del Mercado y Menor o Huerto del Rey, plazuela del Sarmental, calle Cantarranas, la Mayor o San Lorenzo. Al mismo tiempo comenzó a perfilarse una nueva área de expansión próxima al río: la ronda del Espolón, en contacto con la carretera de Madrid a Francia, fue absorbida por el núcleo urbano y el paseo se configuró como elemento urbano, integrándose poco a poco en la trama. Por ello, cuando en 1772 se derriban las murallas que le

separan de la plaza Mayor y se decide levantar, sobre su espacio, un conjunto de edificaciones, el Espolón será absorbido por la carretera de Francia al enlazar con los nuevos cuarteles que se proyectan sobre los terrenos de la salida a Vitoria. Había ya existido, con anterioridad, una operación de embellecimiento en el interior de la trama al concebir Ventura Rodríguez un proyecto de plaza Mayor, alterando la forma de la anterior, modificando alineaciones y cambiando su estructura, pretendiendo organizar una plaza rectangular y situando en su panda norte un nuevo Consistorio. El Ayuntamiento, sin embargo, había rechazado la idea, por lo cual la única operación de embellecimiento que se realizó en Burgos fue acondicionar las márgenes del río. Incorporado éste al trazado urbano, parece claro que la definición de puentes (como en otras ocasiones lo era la organización de las puertas de entrada a la ciudad) se convirtió en problema importante dentro de la política de embellecimiento, complementando entonces los trabajos para adecuar el cauce del río. Tras las inundaciones de 1769, se señaló la conveniencia de iniciar trabajos de obras públicas con vistas a canalizar el río; veinte años más tarde (en 1787), aquella propuesta se complementó con un proyecto de embellecimiento en el cual el río se valoraba de forma nueva, pasando de ser un factor natural existente en el entorno de Burgos a incorporarse, como elemento de arquitectura, a la misma. A lo largo de estos años, intervenir en la ciudad significó actuar en las proximidades de la muralla y, por lo tanto, sobre el río. Iniciadas las obras a la altura del paseo nuevo del Espolón, Fernando González de Lara<sup>68</sup> fue quien los proyectó, diseñando una prolongada franja de jardines que seguían la orilla, protegida ahora con un grueso muro de sillería, y levantando una balaustrada que

enlazaba con la plazoleta del puente de San Pablo y organizando frente a la fachada del Ayuntamiento una nueva plazoleta. En el centro de estos jardines se abría una plaza en forma de media luna, cuya función era realzar el edificio: remitida la idea a la Comisión de Arquitectura de la Academia de Madrid, señaló ésta la conveniencia de que Juan de Villanueva introdujese algunas modificaciones (rectificó la plazoleta) pero, devuelto el proyecto a Burgos, la Corporación no aceptó las reformas y asumió el proyecto original. Del conjunto de trabajos desarrollados en el Espolón, merece destacar la disposición de cuatro de las estatuas de Reyes españoles que Carlos III ofreciera a varias ciudades españolas, provenientes del programa iconográfico concebido por el Padre Sarmiento para la cornisa del Palacio Nuevo de Madrid: se llevaron a Burgos la del Conde Fernán Núñez, y las de Fernando I, Alfonso XI y Enrique III. Se acordó que estas cuatro formasen un cuadro, frente a las Casas Consistoriales, si bien ello sólo se realizó en 1795. Al año siguiente, se configuraban los jardines, observando en su disposición un trazado clásico. El proyecto de Paseo coincidió con un tímido desarrollo de los esquemas ilustrados en Burgos: sabemos de la creación, en 1793, de una Escuela de Dibujo, continuación de aquella otra escuela gratuita de arte que se había iniciado apenas seis años antes. Merece también mención la ordenación del camino de Burgos hacia Alava, diseñado por Pedro Hernando Bidagor, quien inició las obras, finalizandolas Manuel Echánove en 1787; igualmente tenemos noticias que Luis Paret concibió los obeliscos que debían situarse, el uno, en la división entre la Intendencia de Burgos y la de Alava, y el otro, en la bifurcación del camino de Bayona hacia el puerto de Orduña, camino de Bilbao.

68. El primer proyecto para organizar los caminos en las proximidades de Burgos es de Sebastián Rodolphe «Mapa ideal en que se demuestran los caminos desde la ciudad

de Burgos a las villas de Laredo, Santoña y Santander con distinción de los pueblos que se encuentran en ellos, distancia que hay de unos a otros y significación de sus

terrenos». Fechado en octubre de 1748, el plano se encuentra en A.G.S., M.P. y D. XXI-55, Secret. de Hacienda, leg. 917. Pocos años más tarde, Pedro Hermenegildo

Vidaur proyecta un «Camino Real que parte de la villa de Bilbao, por Orduña, hasta Burgos». El plano se encuentra también en A.G.S., M.P. y D. XXIV 46 y 47, Secret.

(mapas, planos y dibujos) de la Biblioteca Nacional con sig. 8391, 3v, b.

66. «Índice de las relaciones geográficas enviadas a Tomás López que se encuentran en el Gabinete de manuscritos de la Biblioteca Nacional», publicadas por Clotilde Olarán Múgica (Madrid, 1987), su signatura corresponde a Mss. 7296. Eugenio Larruga (op. cit.) comenta, en el tomo XXVII, los productos que se daban en la provincia de Burgos y sus inmediaciones. Señala (en el tomo XXXII) las fábricas que

se habían creado en la provincia: sombreros, loza, vidrio, jabón, cerveza y refinería de azúcar. Destaca los problemas que éstas tuvieron para instalarse, los arbitrios que habían de pagar y las razones del atraso industrial de Burgos.

67. «El Rey Nuestro Señor se ha servido aprobar el establecimiento de una compañía de comercio y fomento de fábricas en la ciudad de Burgos... con el útil objeto de aumentar el comercio, la industria, la agricultura en las provincias

de Castilla». Es un comentario que aparece en febrero de 1768 en el «Mercurio» (pág. 164) y que se encuentra en H.M.M., sig. A.M. 35/4. Responde, en realidad, a un Real Decreto «Resolviendo que todas las lanas que se quisieran extraer por las aduanas de Vitoria, Orduña, Balmaseda y puerto de Santander, se registren precisamente en Burgos, poniéndose allí la aduana», dictado de 16 de marzo de 1763. (Ver A.H.N., Colección Reales Cédulas, cons. lib. 1482, núm. 54). Como consecuencia de ello, años

más tarde José Martínez de Burgos propondrá, como he comentado al hablar de Valladolid, la creación de una fábrica de tejidos de lana en aquella población con vistas a enriquecer a Castilla evitando la exportación de lanas finas trashumantes.



Paralelamente a estos proyectos, en numerosas ciudades españolas se planteó una política similar: conocemos, por ejemplo, las obras para la alameda de Málaga y también podríamos hablar del sentido que tuvo el puente de entrada a Soria y que debía conducir hasta la plazuela de la Fuente y calle Real<sup>69</sup>. La voluntad por asumir una política de embellecimiento de caminos y de transformar los elementos periféricos en núcleos de esparcimiento de la población fue una de las constantes en estos momentos, si bien a ello hay que añadir otro tema importante, como es la voluntad por transformar, adecantar y adecuar el interior de las ciudades. La política de embellecimiento no consistió tan sólo en proyectar nuevas puertas en la ciudad o extender hacia ellas la misma, integrando dentro de la trama los paseos: se pretendió, también, modificar la infraestructura y, en este sentido, Lavedán comentaba cómo la segunda mitad del siglo XVIII supone el *descubrimiento de los problemas urbanos*. Existe entonces, dentro del concepto abstracto de embellecimiento, una nueva interpretación que no será ya ni la valoración del espacio del Príncipe ni tampoco la voluntad por integrar la naturaleza en la ciudad: Patte había comentado, en 1765, cómo los monumentos no eran ya islas dentro de la ciudad y cómo las razones de comodidad y belleza debían ser referencias para cualquier intervención,

retomando así las propuestas esbozadas poco antes por Laugier cuando reclamaba la conveniencia de proyectar un embellecimiento general en la ciudad que sustituyese un criterio puntual de intervención; en este sentido, las operaciones de embellecimiento que se definen desde estos momentos tienen, como vocación, perfeccionar la trama existente. Recordemos la idea esbozada por Lavoisier, cuando destacaba cómo evitar el mantenimiento de los errores significaba no ya adoptar esquemas de una ciudad alternativa, sino el deseo de modificar la antigua, acometiendo transformaciones internas y planteando medidas tales como saneamiento, limpieza, iluminación y empedrado de calles, aumentar el caserío, o modificar las alineaciones<sup>70</sup>. Es evidente que, a lo largo de estos años, en distintas ciudades españolas se conciben planes para resolver este problema y, en este sentido, es interesante contrastar y analizar tanto los supuestos definidos en Madrid como las transformaciones que aparecen en Barcelona: en Madrid se definen tres problemas bien diferenciados, como son, en primer lugar, aceptar una política de embellecimiento que toma la figura del Rey como pauta de referencia (y en este sentido podemos citar toda la ordenación de paseos concebida y realizada en los años de Fernando VI; los proyectos para reestructurar los ejes que unen el Palacio del Buen Retiro con el Palacio

Nuevo o, por último, la construcción de caminos que intentan unir la Corte con los Reales Sitios); en segundo lugar, es preciso valorar la creación de nuevos ejes en la ciudad entendidos no tanto como lugares de paseo o reunión de habitantes, sino como ejes directores de un crecimiento urbano; por último, destacar lo que significa una política de reforma en la antigua trama, valorada y entendida no sólo desde la voluntad de crear una infraestructura, sino también desde la intención de modificar la trama, procediendo para ello a una rectificación de alineaciones. Si los dos temas primeros han sido ya esbozados, entiendo que el tercero es particularmente importante por cuanto que descabalga, en algún sentido, la vieja opinión sobre la actividad urbana de Carlos III en la capital que se ha entendido tradicionalmente desde la construcción de grandes edificios oficiales, y plantea entonces algo bien distinto como es la voluntad por modificar la trama urbana. En este sentido, el análisis completo de un proyecto (la Casa de Correos, de Ventura Rodríguez), entiendo que puede ser significativo por cuanto refleja cómo se llevó a cabo una intervención en uno de los puntos más singulares y precisos de la capital, como era la Puerta del Sol.

Un estudio de reforma de alineaciones en ciudad: la Casa de Correos y la Casa de Postas en la madrileña Puerta del Sol

La idea de construir un edificio destinado a Casa de Correos se planteó durante el reinado de Fernando VI y por Real Orden del 29 de septiembre de 1750 se señalaba «... para que la Oficina de Correos de esta Corte esté con la comodidad y decencia correspondiente, y el público servido, sin las inconveniencias que hoy sufre al recoger las

cartas, ha resuelto el Rey que se haga en el mismo sitio en el que al presente está un edificio de la hermosura, amplitud y circunstancias proporcionadas a los fines expresados: para que tenga efecto esta resolución sin perjuicio del tercero, quiere Su Magestad que se compren y se paguen las doce casas que ocupan aquella manzana, satisfaciendo a los dueños su justo precio... y habiéndome autorizado Su Magestad... como a Superintendente General de la Postas y Correos de dentro y fuera de España las subdelego en vuestra Merced para que, llamando a los dueños y poseedores de dichas casas, ajuste sus precios; haga que le exhiban los títulos de pertenencia y que otorguen las escrituras de venta y demás instrumentos que sean convenientes a favor de la renta de Correos...» La compra de las casas, su tasación y el levantamiento de planos fueron encargados en 1756 a Ventura Rodríguez<sup>71</sup>, quien aceptó en 1758, y gracias a una relación confidencial que envía, en dicho año, a Campomanes, para que se le abone el levantamiento de casas y calles en las inmediaciones de la Puerta del Sol, sabemos que redacta dos proyectos para instalar allí una nueva Casa de Correos: «... empecé a entender en esto a primeros de julio de 1756». Entre esta fecha y 1760 (año en que Rodríguez da un dibujo con la planta de la Casa de Correos), pasan cuatro años en los cuales se discute no sólo sobre la conveniencia del nuevo edificio, sino, y lo que es más importante, se cobra conciencia de la necesidad de reformar el trazado de la Plaza, formulándose así una propuesta donde la pieza arquitectónica se entiende desde la reforma de la trama. Gracias a la documentación que publicó Cejudo, sabemos cuáles fueron las primeras ideas sobre la Casa de Correos antes que, en 1760, el proyecto pasase a Marquet, quien lo finalizaría. En un Memorial que Rodríguez dirige a Wall, señala

de Hacienda, leg. 920. La descripción del proyecto final aparece en el «Mercurio» de mayo de 1788, señalando un «Proyecto de hermoso paseo a orillas del río Arlanzón en la carretera principal de Bayona, por el Ayuntamiento de Burgos», págs. 82-83. Ver H.M.M., sig.: A.M. 35/5.

69. Manuel Ybarra proyecta un «Plano de la puerta del puente de entrada a Soria basta la plazuela de la fuente calle Real» que se encuentra en A.I.I.N., Consejos, leg. 2755, núm. 19, fs. 184-87, plano 364. Las referencias a Málaga son

numerosas: Málaga bajo el reformismo borbónico ha sido sistemáticamente estudiada por numerosos autores y entiendo que el plano de Melchor Tejerona «Plano geográfico de las principales avenidas de Málaga, y del sitio llamado Boca de Asna», que se encuentra en el Servicio Histórico Militar, sig. 3009-016/362/362; MN 14-43/3009 refleja los cambios que se produjeron en la ciudad.

70. La documentación sobre este tema nunca ha sido, como tantas otras veces, estudiada: entiendo que entre los manuscritos de la Academia de San Fernando existe un importante fondo que sería necesario estudiar en profundidad. En concreto hago referencia a tres textos: al de Francisco Bolarín «En qué clase de edificios conviene poner los órdenes de arquitectura, y en defecto de éstos en qué forma se podrán aplicar que los hagan más bellos y elegantes», explicando en una disertación la composición de un edificio

de uso conocido con orden de arquitectura y el mismo sin él (A.S.F., Mss. sig. 310-12/3); de Mariano José Lascurain existe otra importante memoria «Disertación sobre la historia de la arquitectura, desmostrando sus utilidades, necesidad que hay en toda república bien ordenada de edificios correctos, cuales son indispensables y que carácter y orden requieren», también en la biblioteca de la Academia con sig. 325/3. Por último, y frente a las memorias académicas intento destacar un dato: la Real

Orden dada por el Consejo y comunicada al Intendente de Toledo, sin duda como consecuencia de las presiones de Ponz, por las cuales se determinaba que «...todos los

puentes y las obras que se hagan a costa pública, se coloque en ellos una pirámide de lápida en que se señale el año». Ver A.H.N., Colección Reales Cédulas,

núm. 5270 (es de fecha 19 de julio de 1778).

71. El estudio de la Casa de Postas y la Casa de Correos en Madrid fue publicado por

mí, junto con sus documentos en la edición realizada por la Comunidad de Madrid *La Casa de Correos de Madrid*, Madrid, 1988.



cómo «... por la obligación que tengo como profesor, que de sujetar el referido edificio a un sitio tan irregular, como el de dicha manzana, no se lograrían los expresados fines con el lucimiento y ventajas que girando de otro modo». El párrafo anterior revela la preocupación del arquitecto por aplicar, en la Puerta del Sol, ideas esbozadas por Blondel en los años de Luis XIV, señalando como una de las condiciones que debe cumplir el edificio es «... su hermosura, amplitud y circunstancias proporcionadas a los fines expresados» y sobre esta base concibe el proyecto. La idea era intervenir en las manzanas 205 y 206 (comprendidas entre las calles de Atocha, Carretas, Correos y Puerta del Sol) organizando en aquel espacio un gran edificio administrativo, representativo del ideal burocrático que en esos momentos potencia Fernando VI; para ello, diseñaba dos opciones: en la primera, el nuevo edificio ocuparía un solar rectangular exento, con cuatro fachadas independientes; para ello procedía a cortar la antigua calle de la Paz configurando un callejón nuevo que se llamaría de San Ricardo; en la segunda propuesta, por el contrario, definía su idea dentro del conjunto de la manzana 205 (de forma triangular) por lo que el edificio se supeditaba a la trama existente, sin necesidad entonces de cambios de alineaciones.

Cuando Rodríguez propone su actuación en la Puerta del Sol, se encuentra con una situación bien definida: en el entorno de la Plaza existe un conjunto de edificios religiosos: allí está la iglesia del Buen Suceso, en la esquina de Alcalá y Carrera de San Jerónimo; junto a la Plaza se encontraba también la fuente de la Mariblanca, obra de Pedro de Rivera, sita en el lugar que en otro tiempo había ocupado la Puerta que daba nombre a la plaza pero, sobre todo, en la esquina de la calle Correos con Sol se encuentra el convento de San Felipe el Real,

importante no tanto por su calidad arquitectónica como por el rol que desempeña en la vida cotidiana de Madrid; en su acceso a la calle Correos (puesto que la iglesia se desarrolla sobre un eje paralelo a Mayor) se disponían las *gradas* de la iglesia, lugar que tradicionalmente se ha identificado en Madrid con el llamado *mentidero de la Villa* y sobre cuya influencia en la vida madrileña existen numerosos testimonios en la literatura del XVII y XVIII. Entiendo entonces que el interés del proyecto de Rodríguez radica en que cuestiona el uso que hasta el momento se daba a la Puerta del Sol y opta por modificar su función urbana organizando un edificio exento, destinado a la Administración, que repercutirá en su entorno al ser preciso un importante número de reformas: para ello señala, en primer lugar, como la calle Carretas deberá ser ensanchada, lo cual, al realizarse, potencia su imagen de manera que, a los pocos se edificará allí la Imprenta Real; propone, en segundo lugar, construir un callejón, el de San Ricardo, que toma este nombre por ser el patrón del Hospital de Tísicos situado en la vecina calle de la Paz; reduce la longitud de la calle de la Paz al surgir el callejón de San Ricardo, convirtiendo además ésta en paseo peatonal; reorganiza el trazado de la calle Correos pero, y sobre todo, establece un cambio en las alineaciones de la Puerta del Sol.

Los dos proyectos que presenta no son entonces dos soluciones diferentes, sino que, en mi opinión, debemos entenderlos como manifiestos o propuestas teóricas de un arquitecto que explica, desde la propia arquitectura, cómo intervenir en la ciudad. En la cartela del plano aparecen dos textos, referidos a cada uno de los dibujos: en el primero señala cómo la idea óptima consiste en concebir el edificio exento, consecuencia de modificar la trama y replantear las alineaciones, señalando «... según

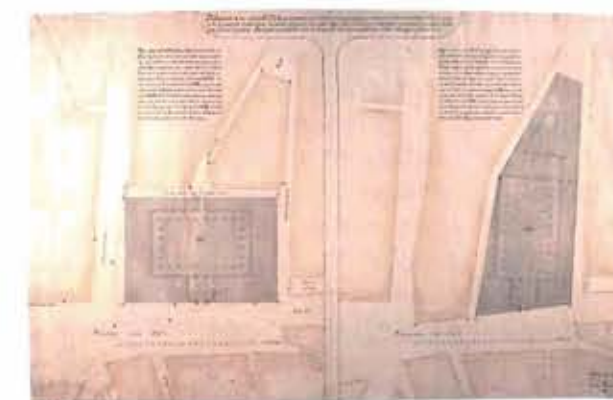


Plano y pinturas del sitio que llaman de la rinconada en la ciudad de Valladolid. 1791. Archivo de la Real Chancillería

este modo número 1 quedará la fábrica más visible, en figura regular, con maior lucimiento y hermosura, más desahogada para el público y ornato para Madrid reduciendo con la escuadra ABC la irregularidad que se causa a la calle de Carretas, Puerta del Sol y visual recíproca de la calle de San Gerónimo, y a la calle Mayor el resalto y obliquidad de las casas ADEFC en quio caso, en vez de comprar las casas GHIM que son las que resultan de toda la manzana sería necesario tomar las contenidas DLMEF y así el sobrante de las habitaciones nuevas que queden para alquileres será de maior utilidad, y se puede empezar desde luego a construir la maior proporción NEPFR en el sitio que ya es propio del Rey, mudando la oficina de Correos a otra parte para pasarla después a la obra nueva». El dibujo organiza el edificio en una planta rectangular, para lo cual define un gran patio con soportales y deambulatorio, propone, en su centro, una fuente como elemento decorativo y organiza dos entradas al edificio que desembocan siempre en el patio: una, la principal, se concibe desde la Puerta del Sol y, tras acceder a un vestíbulo con cuatro columnas, se entra directamente al espacio central; la segunda puerta, situada en línea recta con la principal, se orienta en el pequeño callejón de San Ricardo.

El segundo dibujo, por el contrario, refleja lo que Rodríguez entiende como ejemplo de una mala arquitectura «... Según este modo número 2 se logran las conveniencias dichas del número 1, por

no dar lugar lo irregular del sitio y es forzoso padezcan deformidad, pues desviándose colocar el patio y sus portales en figura regular (por ser lo más esencial de la asumpto) queda todo lo demás bastante irregular, no pudiéndose dar por la calle del Correo más que una línea o crujía de piezas RS, sencilla y el portal y una porción triangular de TV que no puede servir más que de hacer simetría en lo anterior. También en la fachada principal XY se debiera sacar en línea de las casas ZA, para no dejarla escondida, y dar maior hermosura a la calle, y en este caso se estrecha la entrada de la calle maior YB. Es mi parecer, salvo el mexor». El proyecto de Ventura Rodríguez plantea cómo la solución al problema de arquitectura debe realizarse desde la reforma de la trama: no sólo acorta una calle, la de la Paz, y concibe un nuevo callejón, el de San Ricardo, sino que ensancha la calle Carretas, organizando un edificio que juega un papel determinante en una zona urbana convertida en centro de la actividad comercial, como veremos más adelante al estudiar el crecimiento y desarrollo de la



Plano del estado en que se encontraban las manzanas 205 y 206 con dos proyectos de la Casa de Correos. 1761. M.M.M.





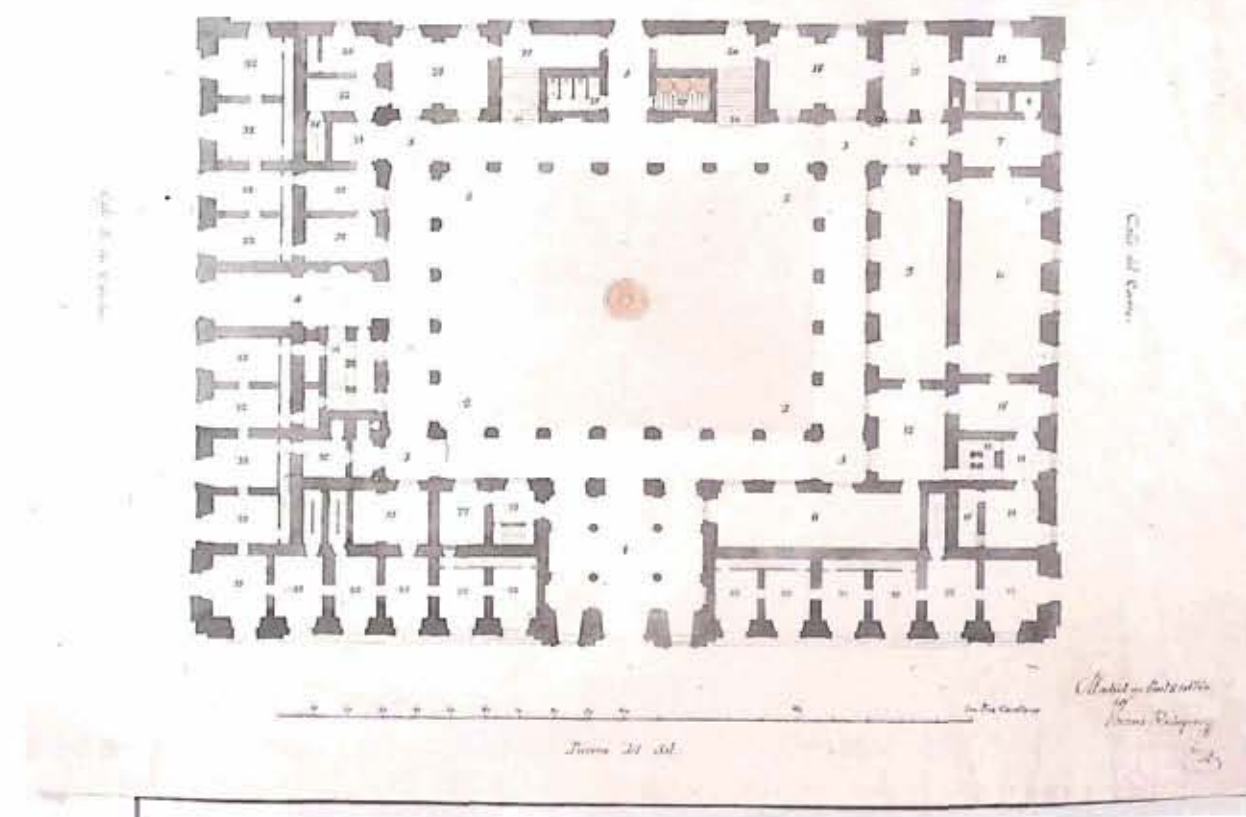
Planta del sitio que comprenderá la nueva casa de Correos con las calles y casas inmediatas. 1759. M.M.M.

capital. Entendía que, para realizar el proyecto, era necesario comprar las casas próximas, planteando el problema de diferencia de cotas existente, proponía adquirir las viviendas situadas tanto a derecha del dibujo como las dispuestas por encima de éstas, dada la diferencia de cotas existente entre el terreno que más tarde ocuparía la casa de Postas y la zona de la Puerta del Sol. Los argumentos de Rodríguez se plantean desde la pretensión una fijar una idéntica altura en las viviendas próximas, logrando así reflejar en ciudad aquella idea de orden reivindicado por Laugier. Su indicación sobre la compra de las viviendas surtió efecto, puesto que por Real Orden de septiembre de 1756 se decidió suspender la compra de casas que estaban por encima de las ya adquiridas, dada la irregularidad del terreno, comprando en su lugar aquellas otras situadas en la calle de Carretas «... desde la casa que llamaban de las Rejas y que oy es de D. Francisco Barranco exclusibe, hasta dar la vuelta por la misma calle, Puerta del Sol y callejuelo de la Paz, hasta encontrar con la misma casa de Barranco».

Entre 1756 y 1757, según estudió Cejudo, se llevó a cabo el reconocimiento de estas casas, redactándose un informe en el que se detallaba su situación, división de las mismas y materiales con los cuales habían sido construidas. En 1758 Ventura Rodríguez presenta para su aprobación la planta definitiva de dónde debe construirse el edificio y tan sólo existe una pequeña diferencia con el plano de 1756: varía sus proporciones, concibiéndolo algo más ancho, sin especificar sin embargo sus accesos ni definir la forma del patio. En el plano de 1758 figura ya la parcelación de la manzana 205 y su situación en la 206, sin embargo, un detalle en la calle Correos no puede escapar a nuestro estudio por cuanto señala cómo Ventura Rodríguez traza esta fachada desde la referencia a las gradas de San Felipe; entendamos por qué.

Rodríguez, lógicamente, debería haber llevado la esquina del callejón de San Ricardo con la calle de Correos hasta su encuentro con la antigua alineación; ello supondría que la calle de Correos tendría, en la parte próxima a Sol, el mismo ancho que en las inmediaciones de la plaza de la Paz, pero implicaría, al mismo tiempo, un estrechamiento de la calle en las proximidades de las gradas de San Felipe, lo cual significaría un problema de aglomeración de gentes en la esquina. Para evitarlo, Rodríguez decidió retranquear el edificio con respecto a la alineación de la esquina antes citada y consigue dar así a la calle Correos, en su parte baja, una mayor amplitud al tiempo que, y ello es importante, potencia de esta manera una esquina que, posteriormente, entiendo que será de enorme importancia al estudiar la fachada de la Casa de Postas, puesto que en el solar que queda en la manzana 206, la esquina adquiere una situación privilegiada al permitir ser vista desde la Puerta del Sol, desarrollándose años después, por Arnal, la

Planta del cuarto bajo de la nueva Casa de Correos, que se ordenó a C.M. que Diego Garrido se la de construir en la Puerta del Sol, de esta Casa.



Planta del cuarto bajo de la nueva Casa de Correos. 1761. M.M.M.

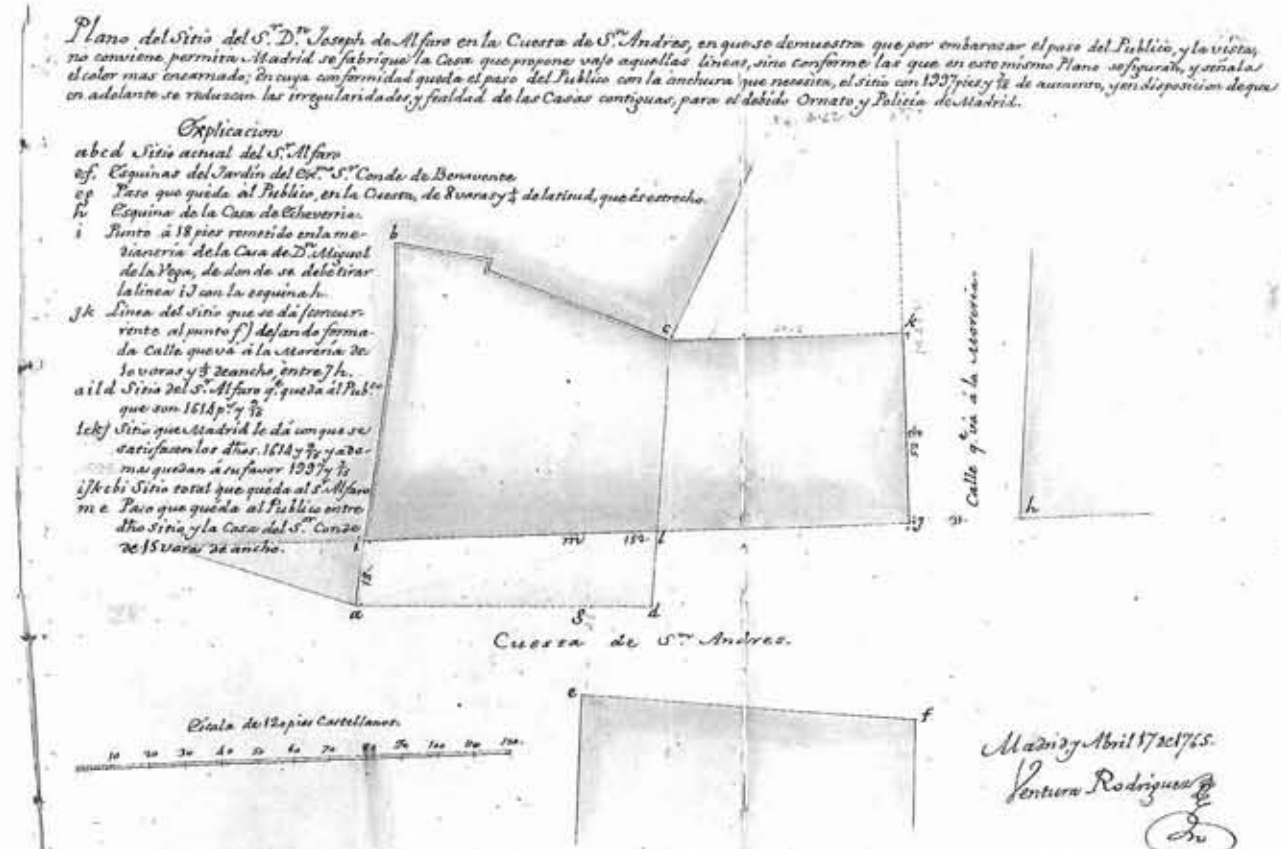
chada del edificio en ángulo.

El 1 de abril de 1760 Rodríguez remite un plano de la planta baja del edificio de la calle de Correos, replanteando tanto la Ordenación General definida en 1756 como la propuesta de 1758: la novedad radica en que abre una nueva puerta en la calle de Carretas que debía conducir directamente al patio; al mismo tiempo modifica el ancho de la doble crujía lateral, lo cual repercute en el replanteo del número de columnas existentes en cada una de las bandas del patio. El dato más importante es que, habiendo solucionado los problemas urbanos, detalla la distribución del edificio y fija dónde debe situarse la entrada principal, definiendo una gran escalera de doble tramo en la calle de Carretas y confiriendo entonces al acceso desde la Puerta del Sol un valor secundario.

A partir de 1760 Rodríguez deja la obra de la Casa de Correos (al caer en desgracia ante Carlos III y ser desterrado a Valladolid), terminando el proyecto

Jaime Marquet. La primera decisión de éste sería eliminar las gradas del convento de San Felipe que invadían la calle de Correos, corrigiendo así lo que él entiende como una irregularidad: Rodríguez, tanto en el plano de 1756, como en el de 1758 no se había atrevido a desarrollar tal propuesta, retranqueando el edificio, frente a la alineación natural, en la esquina de la calle de San Ricardo con Correos. De este modo, al organizar una crujía central en el patio proyectado por Rodríguez, dividiéndolo, el edificio, a partir de 1766, cambia los criterios con los cuales fue concebido. A la vista de dónde situaba el español los accesos, de cómo disponía las cajas de escaleras y, sobre todo, de la diferente distribución existente entre la doble crujía que da a Carretas y aquella otra que se plantea en la calle de Correos, podemos entender que el uso del edificio gravitaba en la zona correspondiente a Carretas, puesto que no sólo existe un tratamiento del espacio más complejo sino que se potencia la





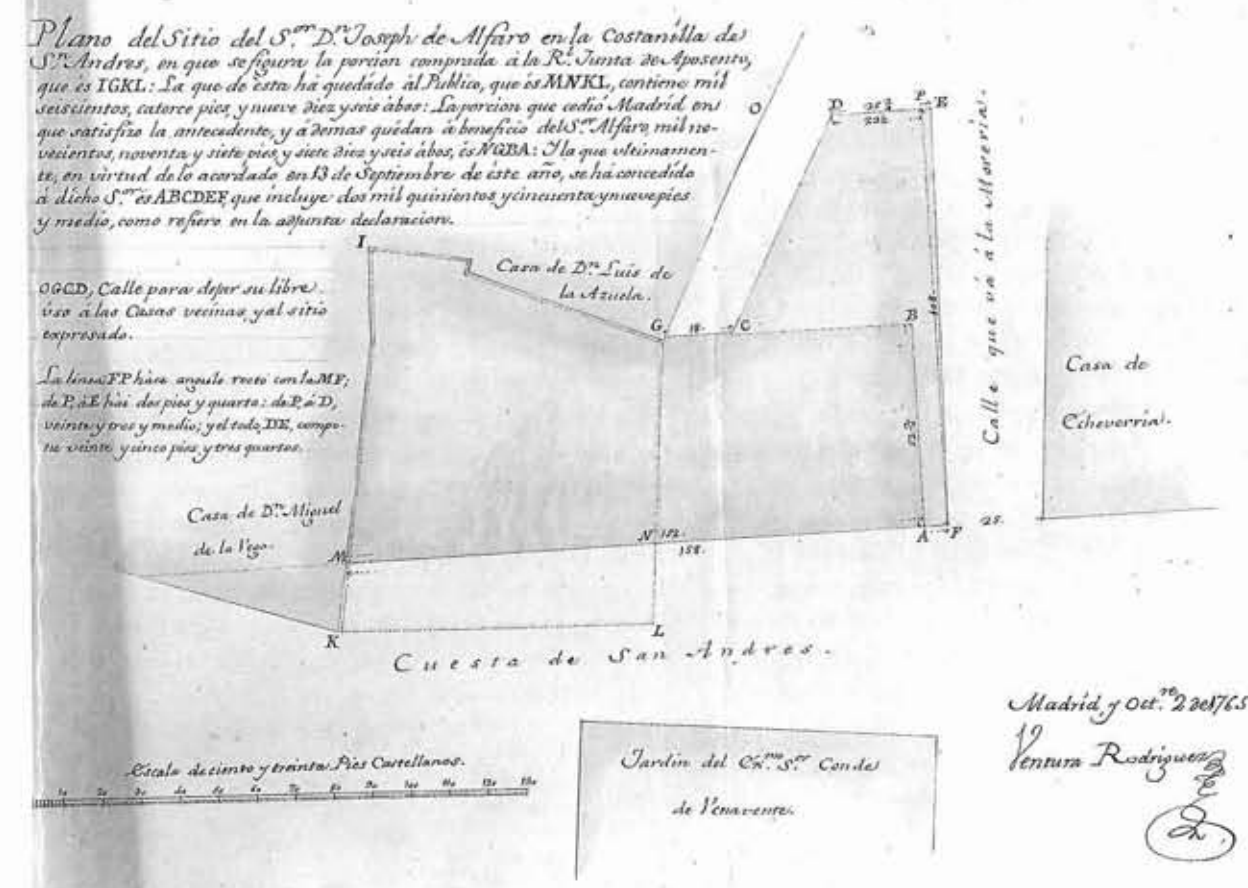
Proyecto de cambio de alineaciones en Madrid. 1765. A.S.A.

entrada por esta calle, organizándose una gran escalera frente al vestíbulo. Ignoramos cual fue la evolución de la obra: quedan testimonios de cómo Aranda, tras el Motín, instaló en el segundo piso del edificio un cuerpo de guardia principal o de prevención. Contrario al proyecto de Rodríguez, destinó al Cuerpo de guardia la planta derecha, «... precisamente en donde aquél colocaba la caja de la escalera que quedó, de este modo, oculta, pequeña y poco conveniente al resto del edificio». Parece evidente que existe, en la España de aquellos años, una importante reflexión sobre la necesidad de modificar la trama urbana, reflejándose ésta en dos tipos de actuación diferentes: por una parte, rectificando las alineaciones y, paralelamente, con propuestas que alteran la disposición de manzanas, suprimiéndolas incluso en ocasiones y organizando, en su espacio, alguna pieza de arquitectura que, bien por sus proporciones monumentales o bien por su carácter simbólico en ciudad, fuese

susceptible de ser considerada como hito urbano. Basta, en este sentido, estudiar la documentación de los archivos municipales o de la propia Academia de San Fernando para ver los numerosos ejemplos concebidos en torno a ambas opciones. Ezquiaga ha analizado este aspecto y parece necesario destacar cómo el tema evoluciona desde una normativa que, en un principio, regula los vuelos de rejas bajas, distinguiendo entre calles estrechas y anchas, discutiendo sobre salientes o planteando cuál debe ser la altura mínima de balcones y rejas voladas hasta llegar, a finales de siglo, a una imagen distinta de ciudad, donde la voluntad de cambio se plantea tanto desde la rectificación de las alineaciones (desde la voluntad de resaltar el orden del trazado) como desde el deseo de potenciar la pieza arquitectónica, estableciendo una relación nueva entre el edificio y la ciudad, tal como ocurre, por ejemplo, con la propuesta de Gabinete de Ciencias Naturales que Juan de Villanueva proyecta, en 1785,

en el madrileño Paseo del Prado. Sucede así que un importante número de proyectos debemos valorarlos más como propuestas de transformación de la trama que como ejercicios de arquitectura. Será en torno a 1780 cuando el arquitecto comprenda cómo es necesario remodelar las manzanas buscando consolidar, mediante el proyecto monumental, el tejido urbano, para lo cual define la pieza arquitectónica como núcleo capaz de sanear un nuevo espacio. Se intenta, a través del proyecto, cambiar la imagen urbana existente y por ello aparecerán, dentro de la Academia, distintos textos (manuscritos, nunca citados hasta la fecha), en

los que, con pretexto de estudiar «en qué clase de edificio conviene poner los órdenes de arquitectura, y en defecto de éstos en qué forma se podrán aplicar los que los hagan bellos y elegantes, señalando en una disertación la composición de un edificio de uso conocido con orden de arquitectura y la misma sin él» (o «Disertación sobre la historia de la arquitectura, demostrando sus utilidades, necesidad que hay en toda República bien ordenada de edificios correctos, cuáles son indispensables y qué carácter y orden requieren») se manifiesta un tema tan importante como es la voluntad de que el edificio defina el espacio urbano de su entorno y,



Proyecto de reforma de alineaciones en Madrid. 1765. A.S.A.



en este sentido, sea capaz de proponer una nueva imagen de ciudad.

La política de ordenación de alineaciones plantea pues una reforma de la ciudad existente, pero, al mismo tiempo, es necesario destacar cómo, la mayor parte de las veces, estos edificios serán no ya viviendas privadas, sino edificios de la administración o equipamientos culturales que potencian un uso distinto de ciertas partes de la ciudad. En este sentido, interesa recordar el papel que desempeñó la Comisión de Arquitectura de la Academia de San Fernando: en 1786 se dispuso la obligatoriedad de remitir a ésta los planos de todos y cada uno de los edificios públicos que se proyectaran en España, con vista a que la Comisión aprobase dichos diseños. La intención no era sólo organizar el espacio urbano existente, sino promover, mediante la definición de hitos arquitectónicos que se configuraran como pautas, una imagen de ciudad capaz de sustituir las ordenanzas, entendiendo entonces que el objeto de arquitectura podía reemplazar, por su capacidad de generar un espacio, a unos inexistentes planos de transformación de la trama.

Paralelo al poder que adquiere la Comisión de Arquitectura, es evidente que el rol desempeñado por el Arquitecto Mayor del Ayuntamiento es decisivo: él será el encargado de definir y aprobar las posibles transformaciones de la trama y, por ello, el control administrativo sobre el proyecto juega un importante papel en la transformación de la ciudad. De forma abstracta, podríamos señalar como las ordenanzas significan la voluntad de alcanzar la ciudad deseada en un momento en el cual no existía plan de transformación, pero la realidad demostró cómo, en ocasiones, los problemas eran compositivos o se limitaban a aspectos inmediatos: en este sentido Ezquiaga ha estudiado el proceso

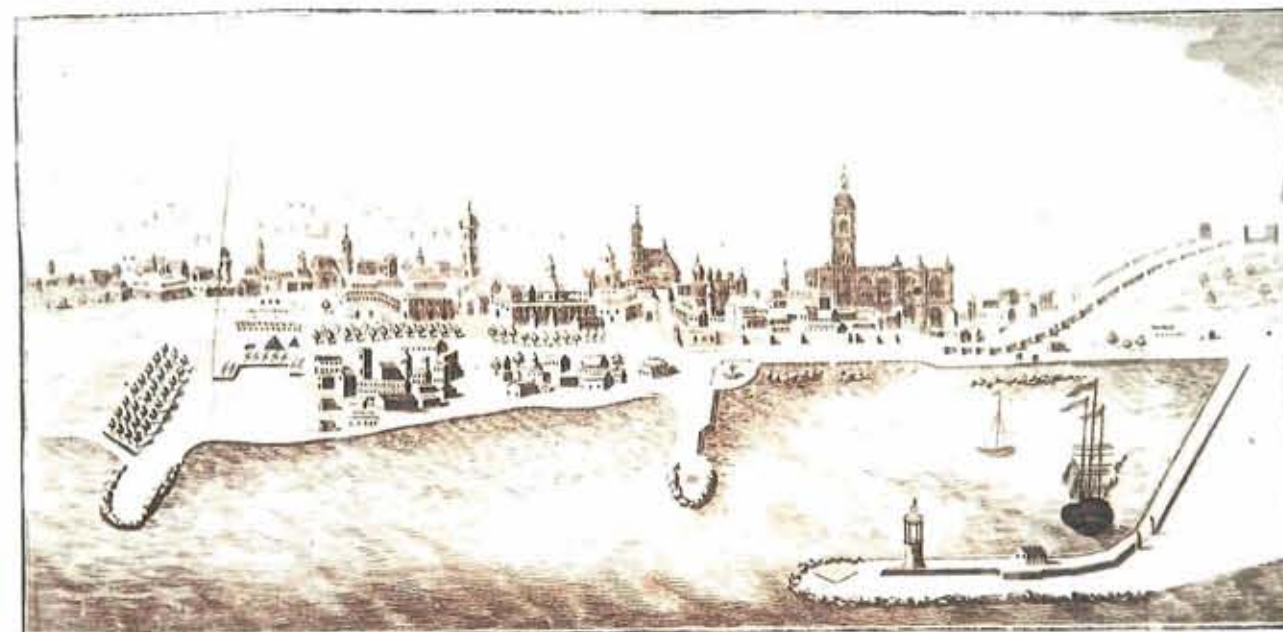
administrativo que se seguía en la concesión de licencias, analizando el Auto del Consejo de 1767, que establecía la práctica vigente durante el reinado de Carlos III «... cuando se intenta construir o reedificar algún templo o casa particular, presenta a Madrid con el dueño della un memorial pidiendo licencia para ejecutar la obra con el diseño o planta del edificio»<sup>72</sup>.

Las pautas señaladas para la aprobación del mismo eran las siguientes: formación de un plano y alzado a escala, realizado por el dueño y un maestro de arquitectura; tira de cuerdas y definición de la alineación oficial; examen de los alzados del edificio; informe del Maestro mayor indicando, en su caso, las modificaciones compositivas y de policía viaria que ha de introducir el propietario en su proyecto<sup>73</sup>. Las licencias, sin embargo, afectaban tan sólo a la composición de las fachadas en ciudad, analizando la altura de las ventanas, el ancho de las puertas o la existencia de zócalo, pero en ningún momento abrían discusión sobre la distribución en planta del espacio (tema aparentemente ajeno a las competencias del arquitecto municipal), siendo necesario destacar cómo fue la preocupación higienista la que varió la tipología de vivienda al discutir sobre la altura máxima de éstas y plantear (como ocurre en Barcelona, Cádiz o Santander) unas normas en las cuales se regula y cita la altura de los edificios dependiendo del ancho de las calles. La política de embellecimiento adquiere, sin embargo, otro aspecto también importante, como es la discusión sobre la propia situación en la que se encuentra la ciudad: conocemos la opinión del Marqués de Vatariz cuando señala cómo «... Madrid no sólo es la Corte más sucia que se conoce en Europa, sino la Villa más desatendida en este punto de cuantas tiene el Rey en sus dominios»<sup>74</sup>. La limpieza y recogida de desechos de la vía pública,

72. Op. cit. pág. 298.

73. Ibid., pág. 292.

74. Ibid., pág. 298.



Vista del Puerto de Málaga. s.f. B.N.

como comenta Ezquiaga, era conocida popularmente como la *marea* de Madrid y, de hecho, el método no podía ser más primitivo: conforme a la descripción que da Fernán Nuñez, consistía en un conjunto de carros sin ruedas, en cuyo lugar se habían dispuesto unos maderos redondos, tirados por una mula; se arrastraba así el grueso de la basura y una cuadrilla de limpieza, armada de hachas y escobas, barría lo que no se podía arrastrar. A ello hay que añadir, además, dos problemas concretos: al ser penosa la travesía a pie de las calles, se introdujo el uso de coches tirados por mulas que agravaban aún más la congestión de las calles; al mismo tiempo, y con vistas a proceder a una eficaz limpieza de las calles, se introdujo una política de empedrado, limpieza y alcantarillado que tenía como intención transformar la imagen de la ciudad. Y basta, por ejemplo, estudiar la relación de

documentos del fondo Mata Linares, que se encuentran en el Archivo de la Academia de la Historia, para comprender cómo los problemas de alcantarillado, limpieza o iluminación se plantearon no sólo en Madrid o en el resto de las ciudades españolas, sino también (y en las mismas fechas) en las ciudades americanas como Buenos Aires, Quito, Méjico o Santiago.

Tomando las referencias que da el Marqués de Villa de San Andrés, sabemos que en Madrid, a mediados de siglo existían entre 2.000 y 2.500 coches tirados por mulas<sup>75</sup>, número proporcionalmente mayor al de otras ciudades europeas. Es cierto que la travesía en coche no resultaba especialmente cómoda y tenemos noticia de una abundante normativa en la cual se prohibía entrar con coches a la ciudad, regulándose que fuesen sólo los coches de alquiler quienes efectuasen estos movimientos: la travesía en

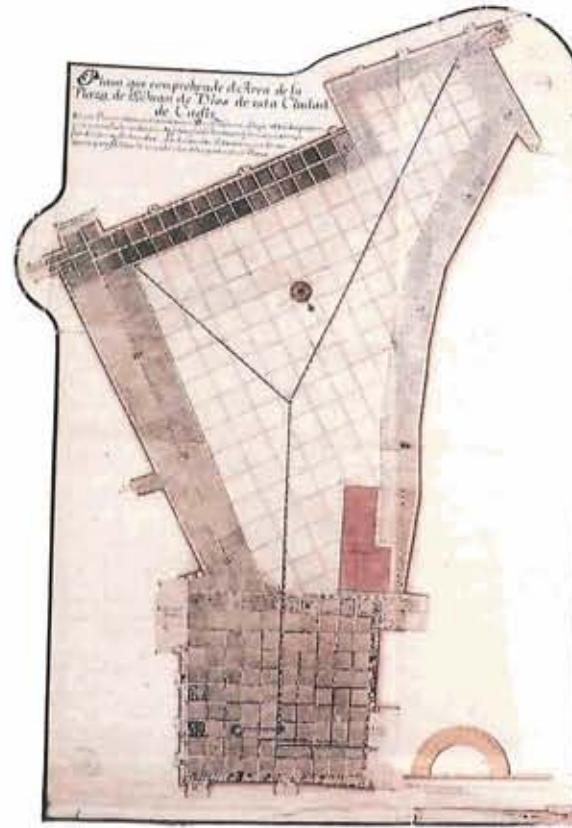
75. Las referencias al libro del Marqués de Villa de San Andrés han sido numerosas en los últimos años, desde que don Antonio Domínguez Ortiz lo citara por vez primera: entiendo sin embargo, que la lectura detallada de la totalidad de la obra enfriaría algo los ánimos de todos aquéllos que le han citado sistemáticamente: fantasioso en ocasiones y disparatado en otras, sin duda el Marqués de Villa de San Andrés pretendía ser un reformista a la manera de Feijoo, pero —y ello es necesario

destacarlo— en numerosas ocasiones su voluntad por combatir defectos le llevaron a defender supuestos completamente absurdos. Por ello pongo en duda su afirmación sobre el número de coches tirados por mulas que había en Madrid.



coche por la ciudad tampoco era cómoda, ya que el nivel de las calles no era horizontal, sino en forma de V, para favorecer la evacuación de la *marea*, por lo que los coches debían circular inclinados, sufriendo además la irregularidad o la ausencia de empedrado; por ello fue necesario promulgar diferentes órdenes entre las que figuran no sólo la prohibición de uncir más de cuatro mulas a coches particulares, sino también se determina fijar un límite a la velocidad de los coches, estableciéndose por Real Cédula de 1792 un servicio de coches llamado *diligencias*<sup>76</sup>. Conocer entonces en qué puntos de la ciudad se encontraba la *parada* de estos coches, esperando su posible utilización por un habitante, saber cómo evoluciona la ubicación de estas paradas y cómo, en su caso, aumentó su número o, por último, conocer cuáles eran los trayectos más habituales de estos coches de alquiler, entiendo sería un estudio interesante para comprender, en cada una de las ciudades españolas, la realidad sobre el uso de la misma que hacían sus vecinos.

El segundo punto que había comentado, la necesidad de empedrar las calles, con vista a una eficaz limpieza de las mismas, planteó problemas comunes a todas las grandes ciudades europeas del momento; por aquellos años, la *«Instrucción para el nuevo empedrado y limpieza de las calles de*



Plano enlosado de la Plaza de San Juan de Dios en Cádiz. 1770. Archivo Municipal de Cádiz.

76. Santos Madrazo ha estudiado, al tratar de los transportes, los problemas que supuso la organización de los primeros coches diligencia: entiendo, sin embargo, que existe un importante número de documentos que podría abrir vías a una valoración del espacio urbano al estudiar en profundidad cuál fue el problema que planteó el tráfico en aquellos momentos en la ciudad. Es cierto que conocemos un expediente formado en representación de Carlos Bertazzoni y Juan Bautista Sesparre

«...obligándose a establecer coches diligencias desde Madrid a Bayona, Cádiz y otras partes», fechado en 1786. El expediente (A.H.N., Consejos, núm. 1003) fue punto de partida para una Real Cédula por la cual se concedía el permiso exclusivo durante el período de nueve años a Bertazzoni para establecimiento de coches diligencias de Madrid a Bayona (A.H.N., Consejos, leg. 1289). Sin embargo, las normas sobre tráfico de coches de mulas en Madrid hay que buscarlas mucho antes: el 12 de enero

de 1761 el Corregidor promulgaba un bando «...para que en la calles, plazas y plazuelas no haya coches de mulas y otros carruajes parados» (A.H.N., Colección Reales Cédulas, Cons. lib. 1482, núm. 19 bis). Quizá por ello años más tarde se plantea una importante reflexión «...hace tiempo que el gobierno no se desvela en vista de las desgracias repetidas que suceden por los coches, y las quejas... de la insolencia de los cocheros... y manía de atropellar... saben que no pueden llevar levantadas las mulas: saben

que un bando mandado publicar por el Padre de Nuestro Augusto Monarca, donde se prescribe que debe parar el coche para dejar atravesar libremente las gentes de una calle a otra». Ver *las Musas*, núm. 24, 24-dic.-1790, págs. 101-102, en H.M.M., A.H. 1-1/37. Sin duda como consecuencia de ello en julio de 1803 se promulgó un edicto en el cual se prohibía a los cocheros que corrieran con los coches dentro de Madrid (A.H.N., Colección Reales Cédulas, Cons. lib. 1501, núm. 111).

*Madrid*»<sup>77</sup>, elaborada por Sabatini en 1761 trasciende, por su importancia, al resto de las ciudades españolas y sirve de modelo para que Buenos Aires, Cádiz, Santander, Barcelona, Tarragona..., adopten aquellos criterios. La *Instrucción*<sup>78</sup> no sólo se concebía como un conjunto de normas, sino que sobre todo fijaba un programa de actuación en el cual se establecían plazos concretos para la ejecución de las obras. La rapidez de su aprobación así como que fuese el Arquitecto Mayor de las obras reales quien lo redactase antes del segundo año del reinado refleja la prioridad que el Monarca concedió al tema. Sabatini partía de estudios realizados, con anterioridad, tanto por Antonio de Ulloa como por Jaime Bort, quienes habían sido enviados por el Marqués de la Ensenada a París para perfeccionarse en estudios de arquitectura hidráulica. Estudiado el tema por Ezquiaga, detalla como Ulloa presentó, en 1750, una memoria sobre *«Limpieza de París. Methodo que se observa para ello y el que parece más proporcionado que pudiera aplicarse en Madrid»*<sup>79</sup> que tendría, posteriormente, importantes repercusiones; Bort fue enviado por Ensenada a Francia y Flandes con la misión específica de estudiar los sistemas de limpieza, empedrado e iluminación en ciudad, a su regreso, en 1752, envió al ministro un informe en el que, además, prestaba especial atención al empedrado: entendía necesario empedrar las calles no sólo para facilitar el tráfico, sino que, desde supuestos higienistas, apuntaba que sería más fácil limpiar las mismas y entendía que las fosas existentes hacían sólo una parte de la limpieza total. El estudio de Bort sin duda fue punto de partida en la reflexión de Sabatini y la *Instrucción* detallaba las medidas a desarrollar con vistas a proceder al empedrado y limpieza de las calles: en primer lugar, fijaba la obligación de que todos los

77. Luis Cervera Vera ha estudiado, de forma sistemática, la *«Instrucción para el nuevo empedrado y limpieza de las calles de*

*Madrid*», elaborado por Sabatini en 1761. Recientemente, José M.<sup>a</sup> Ezquiaga ha analizado igualmente el tema desde su

dueños de casas (incluidas comunidades religiosas, parroquias...), debían embaldosar un perímetro de tres pies de ancho a lo largo de las fachadas, precisando el tipo de piedra, las dimensiones de las mismas, y el asiento correspondiente en la tierra para su firmeza; en segundo lugar establecía la necesidad de una ejecución sustitutoria por parte de la Administración de esta obligación, como medio de asegurar la universalidad del cumplimiento; fijaba, al mismo tiempo, cómo el empedrado de las calles correría con cargo al Ayuntamiento excepto la franja de tres pies que era propiedad de los particulares. Daba, igualmente, pautas concretas sobre la ejecución de este punto y precisaba las características de los «arroyos destinados a conducir las aguas menores y pluviales»; marcaba la necesidad de establecer una red de evacuación de aguas sucias y menores, a costa de los dueños de las casas, constanding la red de los siguientes elementos: instalación de canalones de hoja de lata o plomo en los tejados, instalación de un conducto para aguas de cocina, instalación de conductos para aguas menores de caño de barro vidriado; construcción de *minas* o pozos, y establecía, por último, la posibilidad de que los gastos realizados por los dueños repercutiesen en los alquileres de las mismas.

Este último detalle (la posibilidad de repercutir los gastos en los alquileres de las casas) fue cuestión especialmente importante y tuvo un inmediato efecto inflacionista en el coste de las habitaciones, con especial incidencia, (junto con el precio del pan, en unos años de malas cosechas como fueron 1762-65), en el coste de la vida de las clases populares. Consecuencia de ello, en el caso de Madrid, fue que cuando el pueblo madrileño se amotinó contra Squilache, en 1766, y no encontrar al Marqués en su vivienda se dirigió a casa de

trabajo en el Catálogo de la Exposición «Carlos III, Alcalde de Madrid».

78. Ver José M.<sup>a</sup> Ezquiaga, op. cit., pág. 303.

79. Ibid., pág. 304.





Vista del Paseo del Prado en las inmediaciones de la fuente de Apolo. Antonio Velázquez. s.f. B.N.

Sabatini, apedreando la misma. El odio al arquitecto italiano no se debía a haber usurpado el puesto de Ventura Rodríguez como Arquitecto Real (cuestión, a fin de cuentas, erudita y perteneciente a un mundo cerrado) y sí a ser responsable del aumento de los alquileres de viviendas, gravando así la economía popular. La última provisión fijada por Sabatini en su *Instrucción* se refería a las medidas de policía urbana: marcaba la obligación de depositar basuras sólidas en portales y patios para que, *a costa del público*, se retiraran de la ciudad<sup>80</sup>; definía igualmente la obligación de los establecimientos industriales de retirar a su costa los residuos fuera de Madrid, regulando además la limpieza de las casas tras ferias y mercados, al mismo tiempo que prohibía la circulación del ganado de cerda por las calles. Con posterioridad, el mismo Sabatini publicó unas reglas que debían observar los arquitectos y maestros de obras para dirigir y construir cloacas, conductos y vertederos de aguas mayores y menores<sup>81</sup>. De carácter técnico, estas reglas salían al

paso de las posibles dudas y errores detectados en la aplicación de la *Instrucción*. Las obras de empedrado que se inician en Madrid, en 1761, se entienden dentro de la política de embellecimiento definida desde años anteriores: sabemos que en 1758, antes por tanto de la llegada de Carlos III, se había procedido a empedrar el tramo de camino entre la Puerta Verde, entrada al Palacio del Buen Retiro, y la calle de Alcalá<sup>82</sup>. La operación se entendía, precisamente, desde los supuestos esbozados por Blondel cuando apuntaba la conveniencia y necesidad de embellecer los caminos tomados por el Monarca, o por los embajadores, en su comitiva hacia el Palacio Real<sup>83</sup>. La importancia del proyecto de Sabatini frente al concebido por Machuca en 1758 radica en que rompe la valoración definida por Blondel del espacio real, y pretende llevar el esquema del embellecimiento a la totalidad de la población; la novedad esbozada por el italiano consiste pues en que hubo incluso que plantear las formas sobre

80. Ibid., pág. 289.

81. Ibid., pág. 289.

82. Ver la referencia al empedrado de Madrid entre la Puerta Verde y la calle de Alcalá que aparece en la nota 26 de este capítulo.

83. El tema de las aceras, al margen de lo señalado anteriormente, es igualmente importante porque no sólo trasciende, sino que plantea una nueva problemática: Diego de Salas, Gobernador interino del Río de la Plata, publica en 1763 un bando sobre «Calles: bagáse calzada de ladrillos o piedra de una vara con postes; curso de las aguas, los carreteros

transportarán la piedra que traerán las lanchas». La referencia (confusa aparentemente, puesto que se trata de una noticia de uno de los fondos del Catálogo Mata Linares que se encuentra en la Academia de la Historia (tomo II, fols. 147-149) tomo 1 del Catálogo, núm. 83, pág. 17 plantea un tema importante como es la circulación del peatón por las aceras. En este sentido, sabemos que en el *Correo de Madrid* de 1787 (núm. 175, H.M.M., sig. AH1-6) se publica una «Carta del Ciudadano, proponiendo normas sobre cómo circular

por las aceras». Los problemas planteados en Madrid fueron rápidamente evitados en las demás ciudades, no sólo en Buenos Aires, sino también en Barcelona, Cádiz o Valencia. Sobre Cádiz ver el «expediente formado sobre la limpieza y embaldosado de calles en la ciudad de Cádiz, a imitación de esa Corte»; la documentación se encuentra en A.H.N., Consejos, 819 (antiguo legajo 415), libro 2683, núm. 2.

«... cómo circular por las aceras», puesto que en aquellos momentos se producían enfrentamientos entre la utilización del espacio del peatón y aquel otro destinado a los coches de mulas. Los proyectos de saneamiento de la población se complementaron con la numeración de casas (recordemos, en este sentido, cómo ya en la *Planimetría* de Madrid se habían numerado las manzanas) iniciándose también la iluminación de las calles en 1765, gracias al impulso del Marqués de Grimaldi, destacándose cómo en octubre de aquel mismo año se inauguraba ya una iluminación «... simétrica, lucida y clara de 4.402 faroles de cristal, puestos en sus palomillas de hierro»<sup>84</sup>. Importa, al estudiar el tema del empedrado, alcantarillado e iluminación, destacar cómo, frente a la normativa existente (ordenanzas, regulaciones...) a lo largo del reinado de Carlos III se elaboraron un importante conjunto de escritos, estudios, memorias, manifiestos... que tratan sobre la ciudad y que no son ya reflejo de aquel *projectismo* como género (textos concebidos como solución a los males de España) sino que se plantean desde la intención de cambiar, modificar o remediar el caos existente, con vistas a definir un nuevo orden. No existirán propuestas de modelos urbanos alternativos, puesto que lo que se estudia son problemas concretos y específicos sobre incendios, alcantarillados, regulación en el uso de paseos, tratado sobre cómo plantar árboles en ciudad o, al mismo tiempo, sobre cómo mejorar el aire público, sacar fuera de la población los equipamientos... En cierta medida lo que se ha hecho es aplicar aquellos criterios esbozados por Laugier, en 1755, cuando comenta «... no se puede abandonar a los caprichos de los particulares las fachadas de sus casas: todo lo que da a la calle tiene que ser tratado y concebido por la autoridad pública». Y se entenderá que definir una

84. Ezquiaga, op. cit., pág. 309.

política de embellecimiento equivale a sustituir el viejo caos que denunciara Lavoisier, proponiendo una nueva forma de usar la ciudad. Efectivamente, todo lo que da a la calle debe ser tratado y concebido por la autoridad pública, señala Laugier, pero entiendo que la propuesta de los



Plano del sitio que el Duque de Liria pide a Madrid, planteando la permuta de terrenos en las inmediaciones de su palacio. s.f. ASA.



arquitectos que acompañan a Carlos III va más allá de la simple reflexión de la fachada a la calle; conciben la ciudad, precisamente, desde la propia organización de la calle y algunas de las denuncias que aparecen en el París de aquellos años así lo reflejan: «... se encuentra en la calle de La Petite Carreau la carnicería... donde el carnicero que la ocupa sacrifica a los animales en su casa y, como es un gran comerciante que tiene un gran negocio de carne, a menudo se ven en la calle cuatro o cinco bueyes que esperan pacientemente, atados, ser degollados. Para ello ha construido un pequeño recinto en un patio, donde posteriormente deposita, amontonándolos, sus restos. El olor que exhala esta práctica —así como todas las otras que existen en esta parte de la calle— no hace más que favorecer la mala conservación de dicha carne». Se criticará, igualmente, que el herrero ponga las herraduras a los caballos en la calle, que el cochero trabaje en su coche, que el comerciante exponga en la vía pública sus toneles, clavos o frutas o, como he señalado «... y esto es lo más horrible que se ha visto en estos tiempos, el carnicero sacrifique en la propia calle sus animales». La crítica existente en París llega, evidentemente, a España y se comenta, por ejemplo, el peligro que supone la presencia de hornos y fábricas de yeso en el interior de la calles y como éstos amenazan con graves daños, por sus emanaciones, a la población. Desde la valoración de la calle se llega pues a una definición de política de equipamientos y, en este sentido, existirá una interesante contradicción: gran parte de los equipamientos proyectados se entienden desde la propia funcionalidad del edificio. Concebido para prestar un servicio específico y definido desde una reflexión a menudo ajena a la arquitectura, el primer problema será definir un edificio funcional en una ciudad que no lo es, consistiendo el

segundo en cómo organizar estos servicios (una cárcel, una escuela o un hospital) en un contenedor ya existente y concebido en su momento para una función distinta. Así nos encontraremos con el problema de cómo instalar escuelas en el interior de un antiguo hospital; de como organizar un hospital en un espacio que es también el de una cárcel o como concebir una cárcel en el espacio fraccionado que correspondía antes a un convento. Existe pues una dicotomía entre lo que significa la teoría arquitectónica y el uso real de la ciudad, puesto que las tensiones se presentan, precisamente, en la voluntad del arquitecto por superar un concepto todavía medieval del espacio y dar a cada uno de los temas del equipamiento un espacio en la ciudad.

Pero entre los edificios concebidos para equipamientos y aquellos otros que se definen como nuevos Templos de la Razón (lugares donde se consagra la capacidad de razonar del hombre), existen evidentes diferencias: los primeros precisan de un espacio definido desde el programa (cárceles, mataderos, hospitales...) situándose fuera de la ciudad, debido a los criterios higienistas; los segundos, por el contrario, adoptan una solución espacial indiferenciada, donde prima la presencia de un gran espacio entendido como Templo, resolviéndose desde una idéntica composición arquitectónica tanto un proyecto para Bolsa de Comercio como una Biblioteca, una Escuela de Cirugía o un Museo... haciéndolo además, desde la voluntad por desempeñar un singular papel en la ciudad, al ser (como señalaba anteriormente), hitos urbanos. Y es a partir de esta reflexión, como el arquitecto de la segunda mitad del siglo modifica el uso de la trama, varía la jerarquía de los espacios urbanos y define un nuevo orden que poco tiene ya en común con la ciudad barroca.



Si bien el urbanismo barroco, como señaló Ezquiaga, carecía de un proyecto unitario de ciudad, existe sin embargo un antecedente interesante: los numerosos proyectos presentados tras los terremotos de Sicilia y la propuesta de construcción de nuevas poblaciones: ver, al respecto, Maria Giuffre: *«Utopie urbane nella Sicilia del '700»*, Estrato de *«Quaderno»*, núm. 8-9 (dic. 1966), del 'Istituto di Elementi di Architettura e Rilievo dei Monumenti della Facotà di Architettura di Palermo. Equipo de investigación formado por Lliane Dufour, Bernard Huet, Henri Raymond: *«Urbanistique et Societe Baroques»*. París, 1977. Institut d'Etudes et de recherches en architecture et urbanisme (I.E.R.A.U.).

A ejemplo de interrogatorio, entiendo interesante plantear la Instrucción de las preguntas a que deberán responder de cinco en cinco años los Intendentes de los pueblos de sus respectivas provincias para que los encargados de la Dirección del Fomento General del Reino adquieran los conocimientos necesarios para renovar los estados de población, que se solicitó en 1779. Las preguntas son:

1. Cómo se llama el pueblo y si es Ciudad, Villa, Lugar o Aldea, despoblado o coto redondo.
2. Qué leguas dista de la cabeza de su partido, de la capital de la Provincia y de la Corte.
3. Si es realengo, abadengo o de Señorío secular y eclesiástico o de Ordenes.
4. cuántas casas útiles tiene de vecindario y cuántas arruinadas.
5. cuántas casas, oficinas públicas, esto es, Consistoriales, de cárceles, pósitos, juegos, teatros, lonjas, pesos y particulares, como taonas, tavernas, batanes, molinos, ferrerías, carnicerías, mataderos, posadas, pescaderías, molinos de papel y casas de comer, como fondas, hosterías, figones, etc.
6. cuántos Hospitales hay y qué número de capellanes, empleados, facultativos, enfermos, enfermas, locos, locas, expósitos y sirvientes, Hospitales y Casas de Misericordia y Caridad, de corrección, y sus individuos con la separación referida de expósitos separadas de los Hospitales, qué empleados y número de niños y niñas que se crían dentro y fuera que su quenta, de huérfanos y de doctrinos empleados y niños y niñas.
7. cuántos Colegios de educación y enseñanza para la industria y artes, números de sus maestros, empleados, sirvientes, colegiales y colegialas con separación de los que son para niños y niñas.
8. cuántas escuelas de primeras letras, número de maestros y el de niños que asisten; de enseñanza para niñas, en la misma conformidad.
9. cuántas Universidades, sus empleados y cursantes, estudios de

Gramática, Academias de Ciencias, Gabinetes, Laboratorios de Química, Botánica, Historia Natural, Mineralogía, Nobles Artes, Matemáticas, Ciencias, Agricultura y Comercio, número de maestros y discípulos.

10. Número de almas en la forma siguiente: de varones hasta 7 años y cuántas de hembras con la misma separación, cuántas de varones solteros de 7 hasta 16 años y cuántas hembras de 16 a 25, de 25 a 40, de 40 a 50, de 50 a 60, de 60 a 70, de 70 a 80, d 80 a 90, de 90 a 100 arriba, explicando por nota la edad determinada de los que pasan de 100 años.
11. cuántas de varones y hembras casados con la misma distinción.
12. cuántas de viudos y viudas.
13. Qué número de catedrales, colegiatas, parroquias, conventos, capillas y hermitas hay en el pueblo; qué dignidades, prevendados, canónigos, racioneros, curas párrocos, tenientes de Cura, beneficiados, capellanes ordenados in sacris y de menores a título de patrimonio o que residan en el pueblo por qualesquier título, como no se hayan incluido en las clases antecedentes.
14. Número de sacristanes, acólitos y sirvientes.
15. Qué casas o conventos hay de monjas, clérigos menores o regulares mendicantes y hospitalarios; cuántos profesos tiene ca una; cuántos novicios, legos, donados y sirvientes; distinguiéndolos por Benitos, Bernardos, Gerónimos, Cartujos, Basiliros, Dominicos, Franciscanos, de San Pedro de Alcántara, Terceros, Capuchinos, Agustinos, Calzados y Descalzos, Mínimos, Servitas de San Juan de Dios, Canónigos de San Benito, de San Agustín, Premonstratenses, Teatinos, Menores, Agonizantes, Esculapios, de San Vicente Paúl, frailes de Malta, de Santiago, de Calatrava, de Alcántara, de Montesa, de Sancti Spiritus y Congregantes de San Felipe Neri, Misioneros, Hospitalarios y Hermitaños.
16. cuántas de monjas con la misma clasificación.
17. cuántos dependientes de Cruzadas, cuántos de Inquisición y cuántos de Síndicos de religiones y demandantes.
18. cuántos en la Milicia o ejércitos de mar y tierra incluyendo e de marineros y retirados.
19. cuántos títulos y Mayorazgos y cuántos Nobles e hidalgos.
20. cuántos escribanos, abogados, Relatores, Procuradores, Alguaciles, Porteros y otros dependientes de Tribunales.
21. cuántos médicos Cirujanos, Boticarios, Albáitares, Arquitectos Pintores, Escultores y Grabadores.
22. Qué comerciantes y Mercaderes y sus dependientes: entendiéndose por comerciantes los que no tienen tiendas

abiertas, y por Mercaderes los que la tienen.

23. cuántos Labradores Propietarios, cuántos puros arrendatarios, y cuántos jornaleros, comprendiéndose bajo esta palabra los criados de labranza o asalariados.
24. cuántos ganaderos que no sean labradores.
25. cuántos pastores.
26. cuántos marineros y pescadores de oficio y cuántos Cazadores.
27. cuántos Cocineros, Reposteros, Confiteros, Pasteleros, Botelleros incluyendo sus oficiales y aprendices.
28. cuántos impresores, plateros, forjadores, lapidarios, batidores, ojalateros, latoneros, bronceistas, estañeros, caldereros, cerrageros, armeros, herradores, sus mancebos y aprendices.
29. cuántos roperos y sastres incluyendo en el número de éstos las modistas, cotilleros, gorreros, boneteros, casulleros, sus mancebos y aprendices y mugeres empleadas en este arte.
30. cuántos zapateros, mauleros, prenderos y traperos.
31. cuántos bordadores y bordadoras.
32. cuántos curtidores, zurradores; deviendo comprenderse bajo este título todos los que benefician pieles, sus oficiales y aprendices.
33. cuántos boteros, y abarqueros o pellegeros.
34. cuántos chocolateros y fabricantes de pastas y masas, sus oficiales y demás ocupados en este ejercicio.
35. cuántos fabricantes de seda, esto es, hilanderos e hilanderas, torcedores y tenedores, sus mancebos y aprendices.

36. cuántos dedicados a las operaciones de las lanas, a las de lino, cáñamo, algodón y espartos.
37. cuántos sombrereros, jornaleros, fabricantes de papel y loza, tintoreros, alfareros, estampadores en seda, lana, lienzo y papel con inclusión de sus oficiales y aprendices.
38. cuántos fabricantes de velas, encerados y quitasoles.
39. cuántos artesanos de maderas, entendiéndose bajo este nombre también los ebanistas, silleros, cesteros.
40. cuántos cereros.
41. cuántos taberneros, aguaderos y mozos de carga.
42. cuántos fabricantes de aguardiente.
43. cuántos fabricantes de cristales, cuántos de vidrios comprendiéndose en este artículo los que hacen anteojos, abalorios y rocalla.
44. Qué número de artesanos hay, con denominación de su oficio, que no se hayan incluido en las anteriores preguntas.
45. Qué número de criados de escaleras arriba, entendiéndose por éstos los mayordomos, oficinistas de señores, ayudas de Cámara, caballerizos, pages, etc.
46. De escaleras abajo, como sotas, cocheras, lacayos, mozos de mulas, etc.
47. cuántos criados y criadas además de los referidos, hay que no se hayan incluido en los artículos antecedentes y que entran en la clase de domésticos.
48. cuántas personas han fallecido desde el principio de la última guerra hasta la publicación de la paz.







Los ensanches de ciudades en la España del siglo XVIII

La mayor parte de las ciudades españolas desarrollaron, a lo largo de la segunda mitad del XVIII, propuestas de embellecimiento al adaptar su estructura a los paseos o alamedas, proyectos de alcantarillado, empedrado e iluminación o reforma de alineaciones: pero, paralelamente a este proceso, hubo poblaciones que alteraron su estructura urbana al variar —al incrementarse— sus actividades y precisar de nuevos espacios. He comentado, reiteradamente, cómo los núcleos situados en el litoral vivieron, por el desarrollo comercial de los puertos, un notable auge económico: al modificarse el rol que debían desempeñar en la nueva política de creación de riqueza, varió también su programa y aparecieron nuevas necesidades espaciales; así, en estos núcleos, transformar la trama no significó ya asumir la idea de embellecimiento (que, por lo general, también se aceptó) sino que supuso proyectar una ciudad nueva, alternativa, entendida por su proximidad como ensanche, si bien por su diseño y funciones era obviamente, y como señaló en su día Manuel Solá Morales, negación dialéctica del núcleo existente.

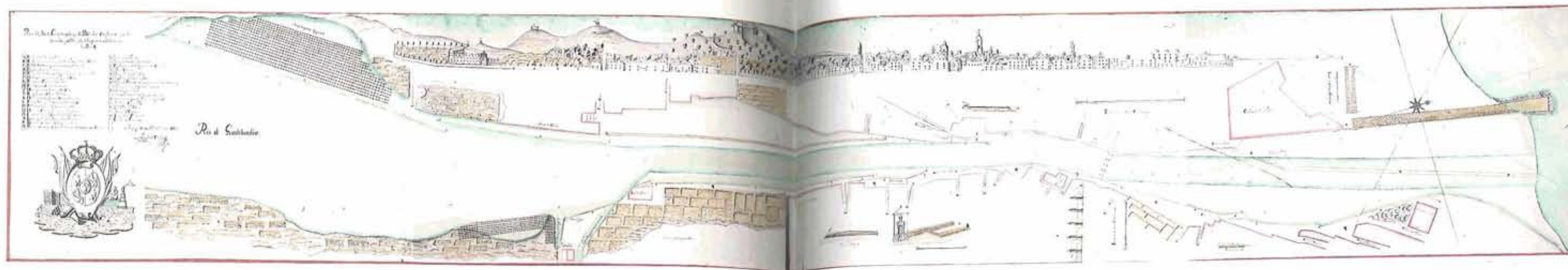
Si con los proyectos de definición de límites, alcantarillados o empedrados no se cuestionaba la idea de la ciudad barroca, (tan sólo se pretendía detener el desorden), en los proyectos de ensanche, por el contrario, sí hubo intención de definir una alternativa total a la trama existente: conscientes que la ciudad del pasado era el lugar donde los vecinos vivían y comerciaban, donde el recorrido por ciudad del Monarca había potenciado el embellecimiento de aquellos espacios urbanos identificados con su presencia, ahora la necesidad de fomentar la riqueza de la nación apunta la conveniencia de establecer espacios de trabajo y, por ello, la vieja estructura se convierte en trama obsoleta, siendo necesario generar, paralelamente, una nueva propuesta de

ciudad; el problema se planteó así desde una doble necesidad. Se evidencia, en primer lugar, la necesidad de diseñar una ciudad alternativa a la existente pero físicamente inmediata; en otros casos (allí donde el programa económico hubiese definido la conveniencia de crear una ciudad de nueva naturaleza) se planteará una segunda solución al trazarse ciudades de nueva planta donde la estructura urbana debía quedar supeditada al espacio del trabajo. En ambos casos la novedad aparece en una nueva imagen de ciudad donde, frente a los proyectos de *embellecimiento del espacio Real*, lo que ahora se pretende es definir un embellecimiento del espacio productivo.

La diferencia con las anteriores intervenciones urbanas es evidente: si antes se aceptaba la idea que sólo una pieza (primero el espacio dedicado al Monarca, después el Templo dedicado al hombre) podía alterar la configuración de la trama, ahora es el programa económico el que determina la naturaleza de la ciudad y, por tanto, lo específico de su diseño urbano: el Templo no es ya único testimonio de la Razón, concibiéndose la propia trama desde las necesidades del proyecto económico, por lo que tanto da que nos refiramos a la fábrica de Ezcaray (proyectada por Peña Padura) como al arsenal de La Carraca. El espacio de trabajo precisa de una especialización en su diseño y éste condiciona no sólo las características de dicho espacio, sino también la forma y el tamaño de la población que gira en torno a él, siendo ésta la gran diferencia existente entre la gran ciudad barroca y el proyecto que se concibe a lo largo de la segunda mitad del XVIII.

Si en los comienzos de la Razón, el embellecimiento marcó, desde la arquitectura, un cambio en la valoración del espacio urbano, al asumirse los criterios esbozados desde el pensamiento ilustrado





Plano del río Guadalmedina y la población colindante. 1786. MOPU/OH.

sobre el concepto de ciudad, el programa económico fue desarrollado por ingenieros militares, preocupados no tanto en polémicas sobre el concepto de antigüedad y discusiones sobre la belleza o armonía de los edificios como en la construcción de las obras públicas. Poco a poco, los ingenieros militares dependientes de la Corona alternaron los estudios de los *Tratados de Fortificaciones* o el *Arte de construir los edificios militares* con soluciones para puertos, canales o trazados de nuevas poblaciones, preocupándose incluso (como he comentado en otra ocasión), en definir los programas de necesidades de los mismos. Y si la intención del arquitecto fue resolver problemas ligados a las nuevas costumbres (profundizando así en la pretensión por lograr la *felicidad del individuo*) desde la óptica del ingeniero militar, al actuar sobre el espacio urbano, la pretensión fue lograr la *riqueza de la Nación*. Entiendo pues que la polémica que surge en el siglo XIX entre ingenieros y arquitectos no debemos anticiparla en el XVIII, puesto que cada uno de ellos tuvieron competencias bien distintas: los arquitectos actuaron en lo que entendían como *Templo de la Razón* mientras que, por el contrario, los ingenieros militares operaron en todo aquello que era propiedad del Rey y tenía como función desarrollar y fomentar la riqueza; en este sentido, el concepto mismo de ingeniero debe comprenderse desde una dimensión bien distinta a la que tenemos en el momento actual: el ingeniero del siglo XVIII será el encargado de especificar, en la práctica, como he señalado en capítulos anteriores, la política de

canales, definirá los caminos, establecerá las propuestas de nuevas poblaciones en Sierra Morena o, al mismo tiempo, actuará tanto en instalaciones militares como en poblaciones que, con vista a fomentar su comercio, necesiten de la intervención del Estado.

La ciudad, debemos entender, es posesión del Rey y éste es protagonista, referencia de excepción ante cualquier intervención: el proyecto de nueva población (entendido como ensanche de la existente) no consistirá pues en proponer la construcción abstracta de un impreciso número de viviendas, sino que, por el contrario, se basa en definir la infraestructura de la ciudad, en caracterizar cada uno de sus espacios como pieza esencial en el proyecto económico y, por ello, las propuestas de nuevas viviendas se entienden no como solución a un abstracto problema de arquitectura, sino, por el contrario, como parte de una imagen de ciudad concreta y específica.

El ensanche de ciudad que se plantea en el siglo XVIII (y tanto da, entonces, que hablemos de Tarragona, Vigo, Santander o Coruña, Alicante o Málaga) se plantea desde una reflexión previa, como es conocer tanto el rol que debe desempeñar la ciudad dentro de la nueva política económica como las necesidades y definir el nuevo programa, que ésta precisa. El tema se centra no sólo en definir el tamaño y servicios que deben existir en la nueva población (el diseño, insisto, se supedita a las necesidades) sino también en establecer cuál era el lugar idóneo donde realizar el proyecto; pudo suceder que la ubicación originaria fuese adecuada,

con lo que no existían problemas, del mismo modo que tampoco existieron éstos cuando se trató de construir una nueva población: la dificultad surgió cuando se quiso adecuar la ciudad existente a un nuevo programa y se vio como ésta no podía adecuarse a la nueva función; en este sentido conocemos la respuesta que se dio, por ejemplo, en el ensanche para la Marina de Tarragona: construida a distancia del núcleo originario, fuera de sus murallas, buscando el punto preciso donde disponer el puerto y ajustando el diseño de la población a esta pieza, valorada ahora como fundamental. Parece pues evidente que el concepto de *ensanche* en el XVIII no presupone la voluntad de prolongar mecánicamente la trama urbana existente, sino que (y como comentara hace años Manuel Solá Morales al referirse al ensanche del siglo XIX) abre puerta para ser valorado como «negación dialéctica de la ciudad existente».

No hubo pues un modelo formal que fuese propuesto como opción de ensanche de población: en ocasiones se abandonará la cuadrícula; la ciudad deja, además, de valorarse desde criterios barrocos en los que la plaza era el espacio donde se consagraba el poder, se deja también de lado la idea de un crecimiento indeterminado, y se traza ahora la nueva población desde la voluntad por ajustar el espacio a la actividad económica: en todos los casos existe siempre una problemática idéntica, que no formal, como es organizar la plaza Mayor de la nueva población frente al mar, allí donde el barco que llegue con mercancías reciba el homenaje de la población y en torno a ella se articula la misma.

La propuesta ilustrada de nueva población no se entiende tampoco desde la idea de un crecimiento ilimitado, como sucederá en la ciudad del XIX: de dimensiones precisas y con un programa de construcciones ajustado, insisto, a unas necesidades específicas, se acepta la idea de un *límite* de la población en el que alamedas y paseos sustituyen el concepto de muralla defensiva y, lo que entiendo más importante, la trama de la nueva población no depende ya de la aplicación sistemática de una cuadrícula generadora abstracta, sino que, por el contrario, se analiza en detalle qué partes o zonas de ciudad deben valorarse desde unos criterios (con un tamaño y forma de cuadrículas preciso) y qué otras zonas, dependiendo del programa, deben resolverse desde otros, generándose así espacios específicos.

Desde esta reflexión, entiendo es necesario estudiar cada uno de los proyectos: hubo ciudades, como Barcelona, donde el nuevo ensanche se concibió como alternativo a un proyecto de crecimiento vertical de la ciudad, convirtiéndose las antiguas murallas (las Ramblas) en nuevo paseo y jugando el papel de charnela que unía las dos partes de la población; en Tarragona, por lo mismo, interesa ver cómo se superpone el proyecto de embellecimiento con la organización de una Marina situada a una cierta distancia; Vigo, por el contrario, señala el proyecto de un ensanche comercial aprovechando precisamente los tinglados y fábricas existentes en el comercio de la sardina...

Pero si determinadas circunstancias plantean la necesidad de un ensanche, otras, por el contrario,



abren paso a una problemática distinta, como es la definición de las nuevas poblaciones: el estudio de la ciudad-arsenal (Ferrol) o de la ciudad-hospital (Mahón) se complementan con dos estudios que entiendo son especialmente significativos: ¿qué ocurre cuando, a mitad del proyecto, cambia el programa, el caso de una ciudad-fortaleza (Tabarca), o qué sucede cuando una ciudad no puede (por problemas físicos) dar solución a sus necesidades y, ajustándose a la realidad existente, plantea entonces su actividad en un entorno geográfico inmediato (el caso de Cádiz y su bahía), especializando así cada una de las poblaciones próximas y creando, allí donde parece más conveniente, una nueva población, como es el caso de la ciudad-cuartel? Desde estas referencias es como entiendo necesario el estudio tanto de los ensanches de ciudad como de las opciones de las ciudades-servicio: parece evidente que junto a las citadas existieron muchos otros proyectos (Alicante, Coruña, Málaga...) que, dentro de un *corpus* general del urbanismo ilustrado, deberían ser estudiados: he optado sin embargo, en esta primera aproximación general, por plantear tipos de intervenciones y buscar fenómenos generales.

## Desarrollo y transformación de Barcelona

La política de embellecimiento; el proyecto de las Ramblas; la influencia de la emigración en la evolución de la vivienda; los cambios de ordenanzas y las fábricas de indianas; las últimas intervenciones en el siglo: el proyecto de la Explanada. Transformación y proyecto con motivo de la visita Real de 1802

A raíz de la guerra de Sucesión, y al ser su economía, en 1717, similar a la de una ciudad de tercer orden en el contexto nacional, con una industria artesanal, una agricultura ceñida a necesidades locales y un comercio limitado, Barcelona se ve sumida en los primeros años del siglo en la bancarrota financiera. Sin embargo, en apenas sesenta años la ciudad logró transformarse (como estudió Vilar) en una población dinámica, capaz de cubrir de forma rápida las etapas de un crecimiento que la conduciría a las puertas de la Revolución Industrial. Su actividad comercial se centró tanto en el comercio marítimo como en la industria algodonera y ello posibilitó un aumento demográfico que, a su vez, facilitó el desarrollo de la industria.

Se hace difícil conocer el número de vecinos que, en cada momento del siglo XVIII, contaba Barcelona: en el Censo de 1718 figuran 37.000 habitantes; en el de 1750 la cifra que se ofrece es de 53.000, y en el de 1755 aparecen 55.000; en 1787 el Ayuntamiento, cumpliendo instrucciones dictadas por el Gobierno, confeccionó otro Censo en el cual se señalan 92.385 vecinos, seglares y religiosos, y en el que se excluían militares; por último Antonio Ponz explica, tras visitar la ciudad, que el Magistrado de la Audiencia le había comentado cómo los habitantes sumaban 114.100, repartidos en 20.218 familias que ocupaban un total de 10.267 casas, ello sin contar los conventos<sup>1</sup>.

1. J. Carrera Pujal: *La Barcelona del siglo XVIII*. Barcelona, 1951, pág. 180.

Es evidente que estos cambios (por una parte el paso de una economía artesanal y una agricultura ceñida a necesidades locales a una estructura preindustrial y, por otra, el crecimiento demográfico) se reflejaron en su imagen urbana. Barcelona presenta una casuística singular en su transformación dado que, a pesar de su desarrollo, en ningún caso se proyectó un ensanche<sup>2</sup>, sino que las actuaciones se centraron en intervenciones sobre la trama existente, ya fuese en la zona intramuros o



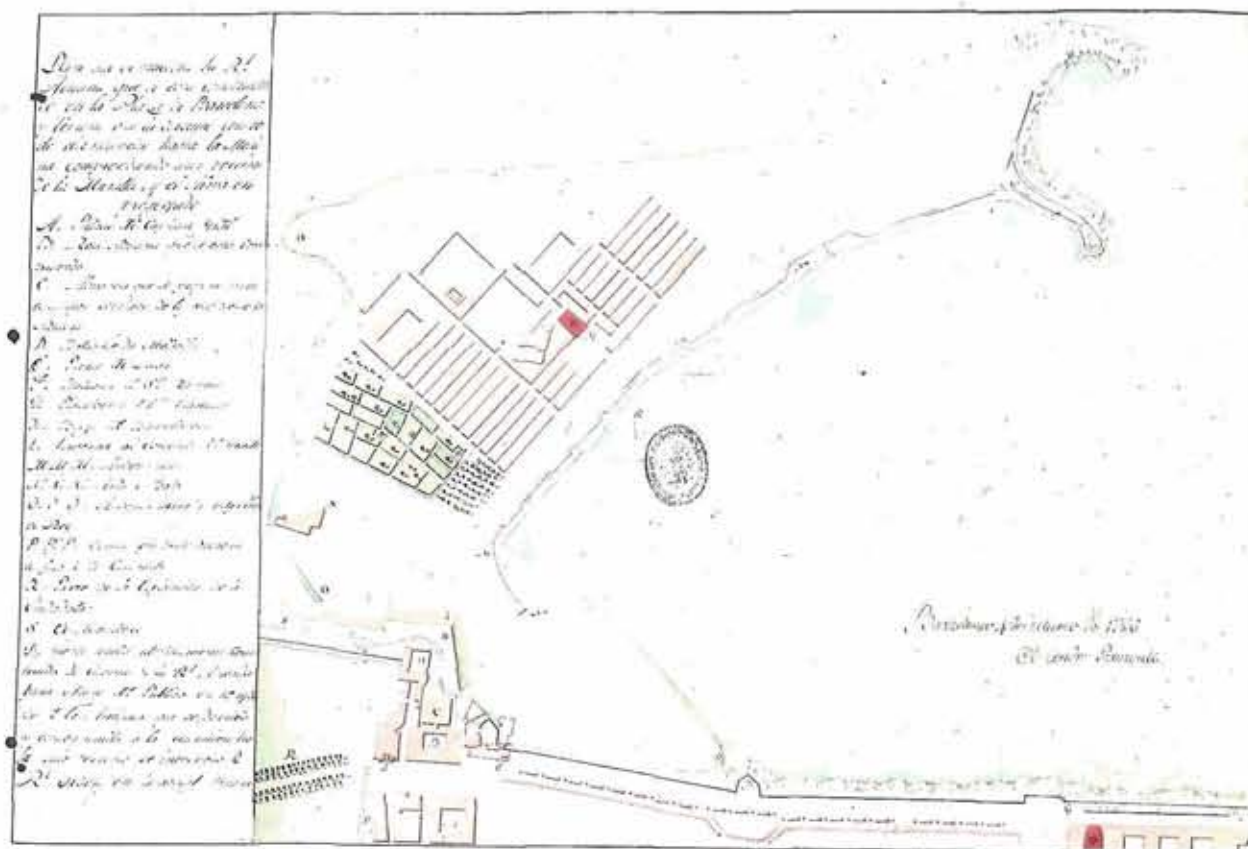
Vista del Puerto de Barcelona. «Viajes de España» de Laborde. B.N.

en la dedicada a huertas. De manera simultánea, se estableció un debate en el que se plantearon cuestiones que afectaban tanto a criterios de embellecimiento como a las ordenanzas que determinaban ancho de calles o altura de viviendas. Paralelamente a la discusión sobre cómo se debía actuar en la ciudad medieval, la presencia de las fábricas de indianas tuvo como consecuencia la ordenación de las huertas del Rabal, generándose soluciones nuevas en la ocupación de una trama existente y definiendo, además, soluciones atípicas

2. Pedro Voltes: «la Junta de Comisionados de Barcelona y su circunstancia social ideológica», en «Estudios de la guerra de la

Independencia». Zaragoza, 1982, T. 1, pág. 315.





Proyecto para la nueva población de la Barceloneta en las inmediaciones de Barcelona. 1786. S.H.M.

en la utilización de espacios de uso industrial. En 1763, y como consecuencia de la crisis agraria llegó a Barcelona un crecido número de campesinos, que Vilar cifra en más de 9.000, debido a que la ciudad, con sus fábricas de lanas y su comercio marítimo, aseguraba a estos emigrantes un mínimo de recursos alimenticios. Tras el final de la crisis, parte de ellos permanecieron en Barcelona, siendo asimilados por la nueva industria de indianas que precisaba mano de obra barata y poco cualificada. El fenómeno del hambre entre 1763 y 1764 (y la consiguiente emigración a Barcelona entre 1765-66) tuvo como consecuencia una estabilización en los salarios, circunstancia que los empresarios aprovecharon para ampliar sus fábricas y crear nuevas empresas<sup>3</sup>. Se hace difícil evaluar la importancia del momento debido a la falta de datos pero, a la vista de los documentos presentados por los Gremios en el Ayuntamiento, es evidente que se produjo un aumento significativo en el número de empleados en fábricas de indianas y, en general, en los habitantes de la ciudad. Vilar destacó como el

auge de esta industria supuso una concentración en Barcelona de la masa trabajadora, y la descripción que aparece ahora de la ciudad es bien distinta de la que se ofrecía hasta hacía poco «... Barcelona es la única ciudad de España que indica de lejos su grandeza y su población...; una multitud prodigiosa de casas de campo y la afluencia de coches y viajeros anuncia una ciudad rica y comercial. El movimiento continuo de un pueblo de obreros, el ruido del martillo, la llama que parece abrasar por todas partes el recinto y el hierro rojo y candente, forman una escena y dan una impresión verdaderamente pintoresca»<sup>4</sup>. Si emigración y desarrollo comercial fueron los factores que determinaron un cambio en la estructura urbana de Barcelona (al margen de que el diseño urbano dependiese de supuestos de naturaleza distinta), entiendo que para comprender el cambio en la ciudad es necesario tener presente no sólo los dos factores señalados (emigración y crecimiento económico) sino saber cuándo y cómo se produjeron éstos, en qué momento la industria

cambió su estructura o cuándo Barcelona vivió una crisis económica. Los *Almanak*, relaciones de viajeros o memoriales, detallan estos datos y un ejemplo puede demostrarlo: en una «Memoria sobre el estado actual de la agricultura e industria del Principado de Cataluña»<sup>5</sup> fechada en 1782, que se encuentra en el Archivo Histórico Nacional, se describe y detalla la situación en que se encontraba tanto la agricultura como la industria del Principado, apuntando dónde estaban (y cuál era la producción) de las fábricas de vidrios, loza, cañones, bombas, fusiles, pólvora, alhajas, ornatos, y dando también relación de las manufacturas de lienzos, encajes, algodones, pinturas, esculturas, naipes, papeles y paños. La información permite conocer, poco antes de la Revolución Francesa, y en plena crisis económica, no sólo cuál era la riqueza de Cataluña sino, en concreto, cuáles y cuántas eran las fábricas asentadas en Barcelona. A partir de este dato podemos analizar qué repercusión tuvo en el Principado la guerra planteada contra la República, en un momento en el cual Francia forzosamente dejaba de competir con los catalanes, al tiempo que el comercio con América, tutelado por los ingleses, se incrementaba al máximo. Bastaría con observar los datos recogidos del derecho de peritaje para apreciar la inmejorable coyuntura que permitió dar el salto definitivo del capitalismo comercial al industrial en los últimos años del siglo XVIII<sup>6</sup>: por la desorientación que produjo la Revolución en la economía francesa, los géneros procedentes del vecino país se conseguían baratos (depreciación de la moneda) mientras que, por el colapso del comercio francés, las industrias catalanas no tenían problemas en distribuir sus mercancías, sin concurrencia y a buen precio. Las repercusiones que tuvo el tratado de Alianza, Ofensiva y Defensiva, firmado por el Gobierno español con el Directorio

en agosto de 1796 fueron negativas para Cataluña, puesto que se declaró la guerra a Gran Bretaña y el temor al inglés introdujo un quiebro en el desarrollo económico; ni el Campo de Tarragona podía ya exportar sus caldos; ni las fábricas de Barcelona sus hiladas, ni tampoco Manresa, Olot u otros puntos sabían cómo despachar sus géneros, amontonándose éstos sin medida en los almacenes al tiempo que desaparecía el capital circulante. 1801 significó el inicio de las negociaciones con Inglaterra y, al año siguiente, las perspectivas de paz reflejaron un importante cambio en la conjuntura económica: se inició la recuperación al desaparecer el bloqueo, reemprendiendo el comercio marítimo barcelonés una actividad que había permanecido, durante algunos años, paralizada.

Gracias tanto al desarrollo de su manufactura algodonera como a la actividad de su puerto, Barcelona logró hacerse con un papel fundamental en la economía española siendo, además, punto de confluencia de las rutas del Principado: en 1755 la Real Compañía de Barcelona obtenía privilegios para comerciar con Santo Domingo, Puerto Rico e Isla Margarita; posteriormente, el comercio catalán logró expandirse en América al presionar a la Corona para legalizar una situación de hecho, consiguiendo la concesión de libre comercio con Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico y Trinidad. Más tarde se autorizó llegar a la Luisiana, Yucatán, Campeche y Santa Marta y en 1778 se permitía ya el comercio con todas las Indias, excepto Venezuela y Nueva España, lo cual se autorizó en 1789. Además la apertura comercial fue acompañada de rebajas arancelarias, llegándose incluso a suprimir éstos en determinados productos.

La segunda mitad del siglo supone pues un momento de auge en la economía catalana: seguros del éxito de sus negocios, los industriales

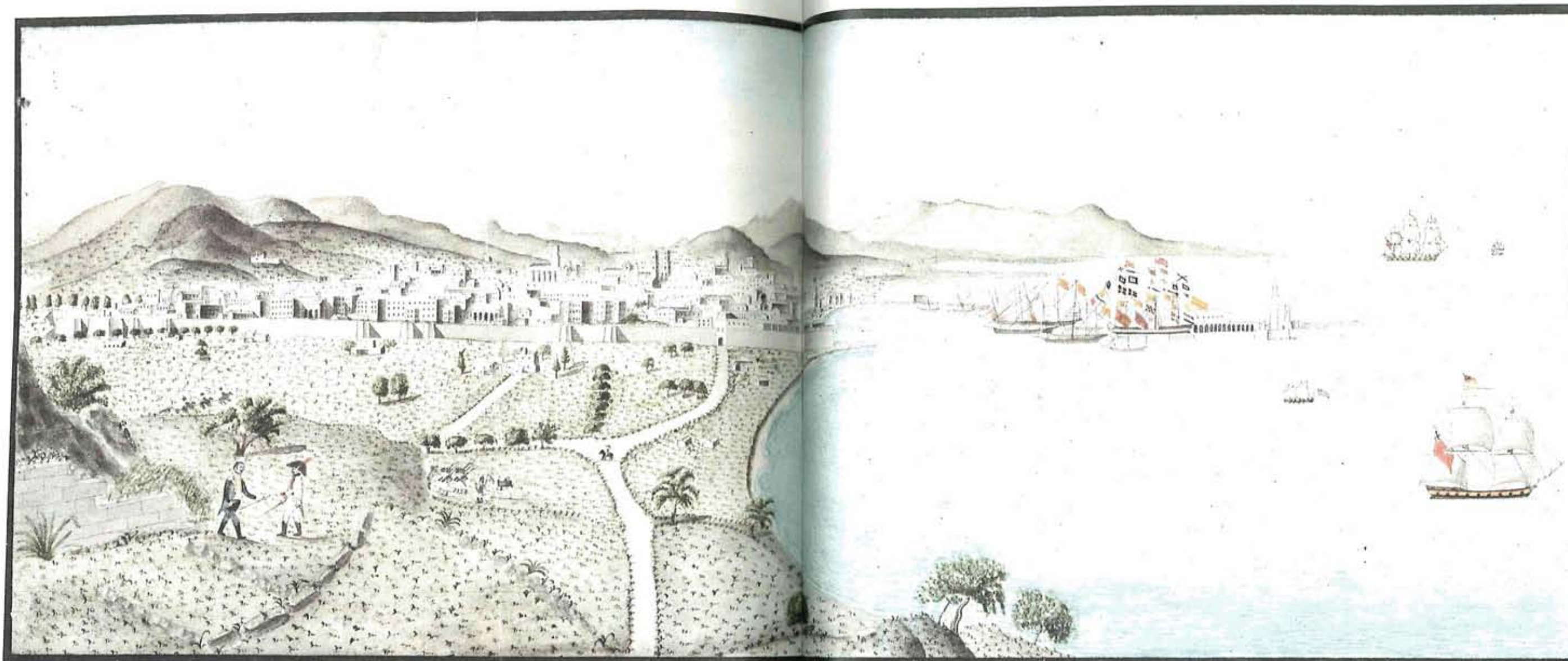
3. Pierre Vilar: *Cataluña en la España Moderna*, Barcelona, 1966, tomo III, pág. 125, nota 18. En la que hace referencia al tomo II «El Medievo», T. II, A, 1.

4. P. Voltes, op. cit., pág. 315.

5. La Memoria se encuentra en A.H.N., Estado, leg. 3208, núm. 339.

6. J. Mercader Riba: *Barcelona durante la ocupación francesa (1808-1814)*, Madrid, 1949. Ver en concreto, págs. 45-46.





Vista de la ciudad de Barcelona. s.f. S.H.M.

barceloneses siguieron en esta persuasión hasta 1779, época en la que las hostilidades entre Francia e Inglaterra estuvieron a punto de estallar y la guerra decretada por Carlos III contra este último país (con vistas a recuperar las posesiones perdidas por la Paz de París) supuso un duro golpe para Cataluña, al cundir el temor de que los navíos ingleses entorpeciesen el tráfico con las colonias.

Vilar, al estudiar las diferencias de salarios pagados en esos años en Madrid y Barcelona<sup>7</sup>, destacó cómo el aumento de beneficios existentes en Cataluña, las repercusiones del comercio americano y la nueva implantación de la industria algodonera completaron una inicial revolución económica que significó la consolidación social de una burguesía. Es evidente entonces que estos cambios se manifestaron en la

7. Tanto Halmiton como Vilar han estudiado los precios existentes en Barcelona analizando lo que significaban en Madrid aquellos salarios: Vilar partía de un estudio

sobre el movimiento de población existente en Barcelona en torno a 1765-1766. Originado por una crisis agraria en los años del hambre, sobre el tema es

ciudad y, por ello, interesa destacarlos. La relación que existió entre emigración e industrialización se convirtió en factor determinante de la transformación urbana, repercutiendo en la definición de un nuevo tipo de habitación y planteando, al tiempo, una modificación en la forma de valorar los espacios públicos existentes, puesto que al transformarse Barcelona en ciudad con

es necesario también consultar J. Carreras Pujal, op. cit., pág. 64. Marina López y Grau han estudiado, en su trabajo *Vivienda y segregación social en Barcelona:*

1772-1791», «CAU», núm. 19, mayo-junio 1973, el tema de la misma forma que también lo ha estudiado Miguel Izard en «La Economía en la Cataluña Moderna:

vocación de metrópolis tuvo que alterar tanto la estructura urbana existente como, rompiendo su recinto amurallado, definir una operación en las huertas del Rabal, y optar así por una morfología urbana similar a la que en esos momentos se difundía en Italia o Francia. En torno a 1750 la ciudad tenía todavía numerosos espacios sin edificar ubicados principalmente en el

1700-1750», «CAU», núm. 19, mayo-junio 1973, pág. 68.



Rabal (terreno comprendido entre la Rambla y el muro del siglo XIV), donde los huertos alternaban con jardines y construcciones religiosas (iglesias parroquiales y conventos). Tan sólo unos pocos edificios destacaban del resto en un caserío constituido, en su mayor parte, por edificaciones unifamiliares de planta y uno o dos pisos utilizados como taller y vivienda y que, en proporción elevada, pertenecían a sus ocupantes en virtud de establecimientos enfiteúticos. Según una relación que ofrece el Censo de 1740 sobre casas, bodegas, almacenes, obradores, hornos..., sabemos que el número de casas, en los ocho barrios en que aparecía dividida la ciudad, era de 5.822 y el número de establecimientos de 1.437<sup>8</sup> formando un total de 7.259, advirtiéndose además en la relación que las cifras expresadas no comprendían ni colegios de religiosos ni tampoco edificios en ruínas. El cambio en la situación mercantil hizo que, a partir de 1750, este sector adquiriese una relevancia de la que había carecido hasta el momento. La constitución de La Compañía de Comercio de Barcelona, en 1759, o la creación de la Junta Particular de Comercio, en 1763<sup>9</sup>, confería a los comerciantes una proyección social nueva, convirtiéndose en una nueva aristocracia que disputaba a la vieja nobleza agraria la supremacía social.

Por todo ello en Barcelona aparecerán, y antes que en otras poblaciones, las discusiones sobre cómo llevar a cabo la política de embellecimiento que había sido esbozada por la cultura francesa y que se había difundido en Madrid: por iniciativa de estos comerciantes matriculados, sabemos que el empedrado de algunas calles de Barcelona se inició en 1752, y Carrera Pujal detalla las que lo fueron entre 1756 y 1782. Pero, además, el nombramiento del Conde Ricla como Capitán General de Cataluña

abrió un nuevo frente de reflexión sobre la ciudad interesado por llevar a cabo en Barcelona las reformas urbanas que fijaba el pensamiento ilustrado. Ricla se preocupó en analizar, en primer lugar, cuál era la circulación y el tráfico urbano, dictando entonces medidas restrictivas; planteó la conveniencia de establecer una política que se opusiese a la ocupación de las calles por los tenderetes de artesanos; definió una redistribución de espacios reservados a mercados y, por último, apuntó la conveniencia de resolver problemas de infraestructura, como era, por ejemplo, facilitar el abastecimiento de agua en la ciudad. Los cuatro aspectos señalados reflejan entonces cómo la ciudad se transformó no sólo debido al auge del comercio sino a la difusión, desde supuestos de despotismo ilustrado, de los criterios sobre reformas de ciudades que en aquel momento se apuntaban en la Europa de las luces.

La política urbana generada por los comerciantes *versus* los supuestos ilustrados propugnados por el Capitán General podría ser un interesante planteamiento que echara por tierra un mecanicismo determinista sobre la transformación de la ciudad; por ello entiendo que el caso de Barcelona refleja, sin duda con mayor interés que cualquier otra propuesta, las diferencias de criterios que existen entre la política del Ayuntamiento y la difusión, a través de los Capitanes Generales, de los supuestos ilustrados.

Es sabido que la política de caminos se convirtió en aquellos años en una de las principales preocupaciones de los gobernantes, y sirvió de pretexto para definir una primera reflexión sobre qué debía ser el embellecimiento en la ciudad: tal planteamiento se había esbozado en Madrid y, por lo mismo, sabemos que en 1747 la Audiencia dirige al Capitán General un escrito en el que señala cómo



Plan de la Rambla de Barcelona con su proyecto. Museo Histórico de la ciudad.

los cuatro caminos reales que partían de Barcelona eran peligrosos, incómodos e indecentes «...en una distancia de tres cuartos de legua». Desde el Portal Nou y hacia el puente del Reg Condal se salía a Gerona y Francia, y los otros dos partían de la confluencia hacia Martorell, dirigiéndose el primero por la puerta de San Antonio hacia el hostal de Collblanch y el segundo hacia Sans. Tras el *Memorial*, se decidió reparar, en primer lugar, los caminos de Francia y de Madrid: el primero<sup>10</sup> partiría del Portal Nou dirigiéndose hacia el puente del Reg, el Clot, San Andreu y, desde allí, debía pasar, por el Besós, hacia la Marina; el segundo partía de los portales del Angel y San Antonio dirigiéndose hacia Sans.

Aplicando los criterios formulados en Francia sobre adecuación de caminos, el Marqués de Mina, entonces Capitán General, señaló la conveniencia de plantar árboles a ambos lados del camino de forma que se embelleciesen así los alrededores, disponiendo también la construcción de costosos puentes, como los de Molins de Rey y el de Lledoner, en los caminos de Barcelona a Madrid y Valencia. Igualmente se iniciaron un conjunto de mejoras consistentes en actuar sobre el puerto de Barcelona, construir una nueva Aduana, un Colegio de Cirugía, reformar almacenes y atarazanas..., y entiendo que estas operaciones tuvieron en la

ciudad una repercusión superior a la tradicionalmente analizada, puesto que la casi totalidad de los encargos adjudicados por la Intendencia de Cataluña se hicieron a Compañías formadas por profesionales de la construcción que, como ha estudiado Manuel Arranz, solían invertir en ellas su esfuerzo personal, sus conocimientos técnicos y, sobre todo, sus economías particulares. El dato no es anecdótico, puesto que mediante esta primera operación aquellos profesionales de la construcción asimilaron las pautas sobre el nuevo ideal arquitectónico marcadas por la administración central y entiendo que, al difundirlas en el resto de la ciudad, sirvieron para esbozar un enfrentamiento importante, como luego veremos, entre maestros constructores y el propio Ayuntamiento. Si bien este cambio de actitud (el paso de una mentalidad barroca en los constructores a la adopción de los nuevos supuestos preilustrados) fue determinante en la evolución de la arquitectura barcelonesa, no debemos olvidar tampoco la triple referencia que realmente marca el cambio de ciudad: por una parte el ya comentado desarrollo comercial; en segundo lugar, la existencia de una ciudad antigua y de un Rabal con amplias huertas, pero, y sobre todo, la repercusión que pudo tener en la primera mitad del siglo XVIII aquella inicial operación realizada pocos años antes en la Marina de Barcelona y que dio

8. J. Carrera Pujal, op. cit., pág. 173, nota 3. Cita Archivo Histórico de Barcelona *Político, Real y Decretos*, fol. 22 (1747). Sobre el recinto de la ciudad consultar

el trabajo realizado por Manuel Arranz: *Los profesionales de la construcción en la Barcelona del siglo XVIII*, publicado por la Universidad de Barcelona,

1981, pág. 2 (se trata de un resumen de su tesis doctoral, por desgracia aún inédita).

9. M. Arranz, op. cit., pág. 8.

10. J. Carrera Pujal, op. cit., pág. 264. Archivo Corona Aragón, *Consultas*. Reg. núm. 137, fol. 105. En el mismo estudio, págs. 266-269, habla de la adecuación de los

caminos en las proximidades de Barcelona. Vuelve a recordar, sobre estos caminos, la opinión de Antonio Ponz, el cual destacaba la conveniencia de plantar

árboles en los mismos. Ver *Viaje de España*, vol. XIV, pág. 89. Sobre las reformas realizadas en algunos de éstos ver, por ejemplo, el «Plano del Terreno comprendido

entre la plaza de Barcelona hasta la población de Sant Adrián, en donde se manifiesta la dirección de la nueva carretera que se dirige a la de Mataró», Servicio



como resultado el proyecto de Barceloneta. El proyecto de Barceloneta va a ser la referencia formal que se ofrece a cualquier barcelonés del siglo XVIII, reflejando cuál puede ser una nueva propuesta de ciudad. Entiendo entonces que el proyecto de su construcción es fundamental no sólo en sí sino, y sobre todo, para entender la transformación que experimenta la ciudad intramuros: no se trató tan sólo de crear un nueva barriada como de definir la forma en que se podría actuar sobre un terreno situado fuera de la ciudad, adoptando una nueva estructura urbana y, lo que es igualmente importante, definiendo unas tipologías de vivienda que contrastaban con las propuestas medievales que todavía existían en la población. En el siglo XVI la Marina o Ribera<sup>11</sup> había tenido un desarrollo tal que la muralla que desde el monasterio de Santa Clara debía llegar hasta la plaza del Vic (es decir, desde el puente de Sant Carles al Parc de la plaza de Antonio López), dejaba fuera de la ciudad todo un conjunto de construcciones que formaban una lengua de tierra llamada Barceloneta. Carrera Pujal comenta cómo, en diferentes momentos del siglo XVII, el Consejo del Ciento tuvo problemas con los pescadores y, de hecho, tanto en 1698 como en 1709<sup>12</sup> se pretendió que éstos desapareciesen con vistas a evitar así los constantes fraudes (contrabando) ejercidos sobre el derecho de entradas de mercancías. Durante la breve estancia del pretendiente Carlos de Austria en Barcelona, la Reina<sup>13</sup>, en 1712, ordenó que delegados del Real Consejo y la ciudad se entrevistasen con los habitantes de la Barceloneta con vistas a intentar hacer llegar *las buenas costumbres* a la Marina, por ser ésta «...la parte más viciada de la ciudad, debido a la presencia de casas de juegos y barracas allí existentes». Por ello, y a la vista de los escándalos, crímenes y delitos allí cometidos, continúa Pujal, los

Comisionados decidieron eliminar las viviendas existentes, manteniendo únicamente aquellas construcciones que los pescadores utilizaran para guardar sus útiles. Había en aquel momento, se nos dice, no más de 50 barracas de pescadores, una docena de ellas que también pertenecían a éstos, pero no eran utilizadas para almacenes, sino que las habitaban, y otras 30 que aparecían ocupadas por personas de diferentes oficios. La mayor parte de los dueños de las barracas se negaron a cumplir la orden de demolición, alegando que la ciudad carecía de competencia para dictar semejante orden, llegando la polémica a tal punto que el Consejo del Ciento, para dar ejemplo, decidió demoler algunas de ellas. Mercedes Tatjer<sup>14</sup> ha estudiado la evolución del barrio, analizando los distintos proyectos que se concibieron para la Marina desde los primeros años del siglo XVIII: después de diferentes ideas y distintos arquitectos, sabemos que en 1802 Amat i Cortada definía la Barceloneta como un proyecto conclusivo que comprendía más de 700 casas, todas iguales de alzados y amplitud, con paredes pintadas de rojo y puertas y ventanas azules. Destacaba Amat, además, la existencia de dos plazas, una iglesia y una fuente, describiendo sus calles como derechas, empedradas, amplias y limpias. No solamente vivían allí, comentaba, marinos, sino también artesanos y, en una zona aparte, próxima, se encontraba un grupo de casas conocido con el nombre de *Ginebra*, entendiéndose quizá por tal el lugar de residencia de algunos de los franceses refugiados durante los momentos de la Revolución. Entre la descripción que ofrece Amat y la problemática que plantea Tatjer entiendo que existe un importante proceso; sin entrar en el análisis erudito de la construcción de la barriada, lo que sí es evidente es que a finales de 1751 la situación no

era similar a la que existía a finales de siglo: sabemos que a finales de aquel año los arrendatarios del Pastim comunicaron al Ayuntamiento que, junto a las barracas, pensaban iniciar otra obra para instalar allí un horno de galletas y alimentos para tripulantes de embarcaciones, lamentándose en dicha memoria que no pudiese evitarse la construcción de nuevas barracas, y fue entonces cuando el Marqués de Mina le comunicó a Ensenada que, desconociendo los proyectos formulados en su día por Verboom, el barrio de la Barceloneta, «... era borrón de una ciudad tan famosa y capital del Principado el laberinto incomprensible de chozas de diferentes especies y figuras, todas de materias combustibles, arrimadas en los mismos muros de la ciudad unas, extendiéndose sin método hacia el muelle y mar otras; que así fue el desorden confuso en que se situaron, por providencia interina, los que salieron del barrio de la Ribera, y así los dejó su perezoso descuido»<sup>15</sup>. Tatjer ha comentado cómo el origen del actual barrio de la Barceloneta se debe a haberse allí aposentado aquellos habitantes que huyeron de la destrucción del barrio de la Ribera, cuando éste se demolió con vistas a construir la Ciudadela. Durante años el proyecto se demoró y sufrió distintas alteraciones y, sin querer yo ahora entrar en el

tema, sí parece evidente que podemos partir de un edicto que publica, el 23 de septiembre de 1753, el Marqués de Mina y en el cual señala como su pensamiento estaba del todo conforme con las intenciones de Felipe V, cuando éste ordenó, en 1718, conformar el nuevo barrio. Las propuestas que se formalizaron sobre la Barceloneta ya han sido estudiadas<sup>16</sup>, y conviene destacar un hecho importante: la existencia de un plano global para la población y la inexistencia, en la segunda mitad del siglo, de un plan para el desarrollo de Barcelona. La voluntad de embellecer que existía en la Barceloneta (fijando y determinando, incluso, colores de puertas y ventanas), la obligación de asumir una tipología arquitectónica, la regulación de dimensiones en calles o alturas de las viviendas, refleja una problemática que sólo muchos años más tarde aparecerá en la capital: en este sentido quizá deberíamos valorar el hecho de que la Barceloneta se construye en un terreno de jurisdicción militar, fuera de la puerta del Mar, y debido a la iniciativa de un Capitán General que se basa en un proyecto trazado por un ingeniero militar. Todos estos datos contrastan (y entiendo que abren puertas a una interesante reflexión sobre lo que significó el Decreto de Nueva Planta de 1716) con las polémicas y enfrentamientos que, a lo largo de la segunda mitad del siglo, se producirán entre los cuatro

272

273

15. J. Carrera Pujal, op. cit., pág. 252. Sobre el Marqués de Mina, ver la breve nota que da Juan Mercader en *Els capitans generals (segle XVIII)*, Barcelona, 1980, págs. 106-107.

16. Ibid, pág. 253, nota 1 (cita Archivo Administración Ayuntamiento de Barcelona, *Acuerdos*, fols. 93, 111 y 147). Ver, además, los planos de Francisco Bien: «Plano del terreno destinado para barracas de pescado por el Excmo. Sr. Marqués de Risdourg», que se encuentra en el Archivo de Planos del Servicio Geográfico del

Ejército, sig.: AF C6/C2/70. También la documentación existente en Simancas sobre la Barceloneta: «Perfiles del terreno donde se va a establecer el barrio de las casas de la marina», sin fecha, sig. A.G.S., M.P. y D. XIII-12, G.M., leg. 3323. Igualmente, los planos de las viviendas corresponden a la signatura A.G.S., M.P. y D. XIX-88, G.M. leg. 3323. Los planos de las viviendas de doble altura figuran con la referencia A.G.S., M.P. y D., XIX-137, G.M., leg. 3323. El plano de las barracas situadas en «Plano de las Barracas

*situadas en la Marina contigua al pie del clacis de la Ciudadela y fuerte de D. Carlos*», con fecha de septiembre de 1734, tienen signatura A.G.S., M.P. y D., II-10, G.M., leg. 3323. Del año siguiente es otro «Plano de esta plaza en que se señala las barracas y demás habitaciones existentes en la Marina, a saber, las que están comprendidas en el muelle y la casa de la cuarentena», fechado en septiembre de 1775 y con referencia A.G.S., M.P. y D., II-17, leg. 3323. Carrera Pujal, op. cit., pág. 253 señala como en 30 meses se

edificaron 8 calles de las 16 señaladas en el proyecto, además de la iglesia y de la plaza situada frente a ella. Atribuía al Marqués de Mina la fortificación de las murallas y el arreglo de numerosos desperfectos ocasionados por las guerras pasadas. Sobre la intervención a partir de 1750, ver el plano de Pedro Martín Cermeno «Plano del cuartel de Infantería que se construye en la nueva población de La Marina en la plaza de Barcelona», con sig. A.G.S., M.P. y D., VII-21, G.M., leg. 3322 y el plano de Juan Caballero «Cuartel de

Geográfico del Ejército, sig. AF T7/C3/219.

11. J. Carrera Pujal, op. cit., pág. 242.

12. Ibid, pág. 245.

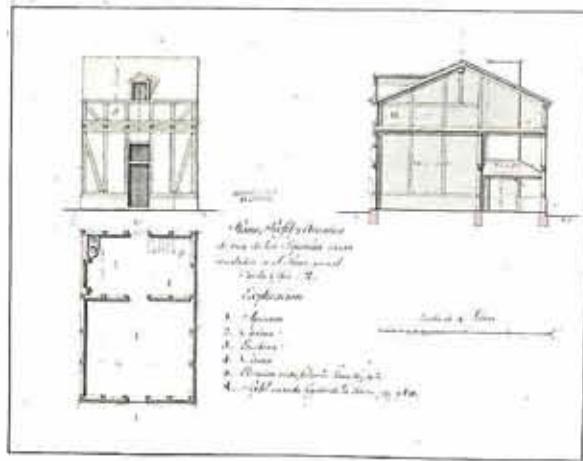
13. Ibid, pág. 246.

14. Mercedes Tatjer, *La Barceloneta del siglo XVIII al*

*plan de la Ribera*, Barcelona, 1973. Igualmente ver la misma autora, junto con M. Fernández, F. X. Hernández, A. Suárez y M. Vidal: *Passat i present de Barcelona (II)*.

*Materials per l'estudi del medi urbà*, Barcelona 1985, publicaciones de la Universidad de Barcelona, págs. 20-48.

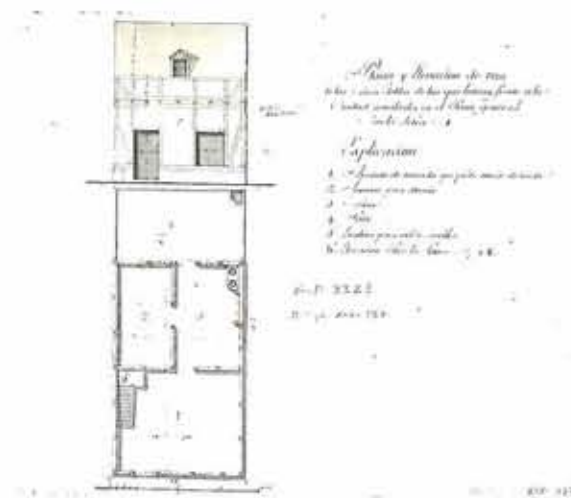




Plano, perfil y elevación de una de las pesquerías, casas señaladas en el plano general que se deben construir en la Barceloneta. s.f. A.G.S.

Capitanes Generales de Cataluña y la Corporación de la ciudad. Mercader i Riba<sup>17</sup> estudió en su día las figuras del Marqués de Mina, Ricla, Conde de Asalto y General Lancaster, y entiendo que para comprender las propuestas urbanas de Barcelona es necesario contrastar sus opiniones con los acuerdos adoptados tanto por el Ayuntamiento como por la Audiencia, puesto que ello nos puede llevar a entender el significado de un urbanismo militar<sup>18</sup> defendido por los gobernadores militares de la ciudad en el deseo de difundir las mejoras que ellos conocían se habían llevado a cabo en la Corte, y cómo éstos se enfrentaron a las Corporaciones municipales defensoras de unas reivindicaciones inmediatas, intereses específicos de los comerciantes, que a menudo entorpecieron y dificultaron la aplicación de los modelos ilustrados. La Barceloneta que hoy conocemos, proyectada por ingenieros militares, se construyó en un plazo de 30 meses: se edificaron ocho de las 16 calles señaladas, se construyó también la iglesia y la plaza situada frente a ella y Carrera Pujal atribuye al Marqués de

Mina la fortificación de las murallas y arreglo de las mismas. Sin embargo, todavía en 1768 la situación de la barriada seguía siendo un tanto confusa en la ciudad y, en algún sentido, incluso conflictiva: en aquel año, Ricla dirigía un escrito a la Audiencia en el que criticaba la situación de abandono en que se encontraba el barrio al haberse convertido en «...habitación común de gentes que vive al margen del gobierno y la ley, presentándose dolorosas experiencias de todo tipo de desórdenes»<sup>19</sup>.



Plano y elevación de una de las casas dobles que se deben construir en la Barceloneta frente a la ciudad s.f. A.G.S.

### La política de embellecimiento en Barcelona: el proyecto de las Ramblas

La línea de murallas que separaba el casco antiguo de la ciudad de su Rabal había sido, desde comienzos del siglo XVIII, un espacio significativo en la vida cotidiana de Barcelona: en 1700, según se desprende de un escrito presentado por el Consejo del Ciento, se quiso disponer un ornato consistente en cuatro filas de árboles frondosos de diferentes especies, tomando como ejemplo propuestas concebidas en otras poblaciones europeas y que «...son la admiración de todos sus habitantes y forasteros»<sup>20</sup>. Las Ramblas eran ya el paraje de diversión pública de los habitantes y con esta arboleda se repetía la experiencia ya iniciada, puesto que desde la calle de Drassanes hasta la cantonada de Escudellers se habían plantado poco antes un importante número de árboles. El Consejo del Ciento aprobó entonces la propuesta, consignando cierta cantidad para los gastos. Al año siguiente, y a la vista de la general satisfacción con que había sido recibida la reforma, se contrató la conservación y riego de los árboles, tomando, para ello, agua del pozo del convento de Santa Mónica. Tras el sitio de 1713-14, las Ramblas sufrieron desperfectos y, en un escrito dirigido en 1717 por el Intendente, se señalaba cómo una de las obras públicas que era necesario llevar a cabo en breve plazo era precisamente cuidar la arboleda de las Ramblas, señalando la conveniencia de replantar cada año los árboles muertos y atender «... en todo a la buena disposición de belleza». Recordaba además el Intendente las obras de riego organizadas y destacaba cómo el agua sobrante se dirigía, por un conducto subterráneo, hacia el mar. Carrera Pujal cita alguno de los informes elaborados por el Ayuntamiento sobre las aguas que debían regar la

arboleda de las Ramblas y el conducto regular para desaguar<sup>21</sup>; comentaba cómo algunos árboles presentaban deformidad debido a estar colocados de forma desigual, sobre todo en la entrada de Boquería, y detallaba cómo en 1727 se realizó una repoblación de 150 árboles. Desde dicha fecha, y hasta 1758, las Ramblas fueron lugar de encuentro, por excelencia, de la población: en ese año se introdujo iluminación pública mediante faroles de aceite.

El nombramiento del Conde de Ricla como Capitán General de Cataluña significó un importante cambio en la forma de valorar las Ramblas como lugar de esparcimiento de los barceloneses. Influido por la imagen urbana que se había definido en los Prados madrileños (y que entiendo era su referencia formal sobre qué debía ser un paseo), Ricla propuso modificar radicalmente la imagen que ofrecía aquel espacio, situado entre murallas y valorado como límite de la ciudad. Entendía, en primer lugar, que si bien las murallas de Barcelona habían sido necesarias, como dotación militar, en el siglo XV, no lo eran ya en el XVIII a pesar de conservarse gran parte de las mismas entre las torres de Sant Servet o los Canalets y las puertas de Escudellers, Boquería, Ferrissa y Santa Ana. Destacaba, además, cómo se había concedido a los vecinos la posibilidad de cerrar entradas en las murallas o abrir ventanas o balcones en la misma, con lo que su opinión se afianzaba y advertía, además, cómo, si bien aquel espacio contaba con frondoso arbolado, éste aparecía dispuesto de forma desigual y sin orden. Por ello propuso al Ayuntamiento, en 1766, la conveniencia de ordenar la imagen de las Ramblas, destacando cómo, si bien aquel era el lugar de esparcimiento, faltaba «...aquel entretenimiento que prescribe la dotación»<sup>22</sup>. Por ello, al dirigirse a la corporación municipal, señalaba cómo la ciudad,

Barcelona», fechado en enero de 1764 y con signatura A.G.S., M.P. y D., VII-35, G.M., leg. 3323.

17. El citado anteriormente, Juan Mercader, publicó en 1957 un pequeño estudio (posteriormente reeditado en 1963 y 1980) sobre los Capitanes Generales de Cataluña. Sobre la plenitud del siglo catalán ver págs. 105-171.

18. J. Carrera Pujal, op. cit., pág. 274. Comenta cómo en 1786 Sigemón Torruella,

abogado de Barcelona, elevaba al Rey un proyecto para aprovechar y hacer habitable la marina de la parte de poniente que desde Montjuich llegaba hasta Castelldefels y constituía un territorio inútil y malsano. Establecía cómo en la zona de Sans la Bordeta, Hospitalet, Cornellà, Sant Boi, Sant Climent, Viladecans, Gavà, la Roca y Castelldefels existían numerosas fábricas de hiladas y casas de campo a pesar de los peligros de fiebres debido a lo malsano del campo. Afirmaba que cada año el número de víctimas era alto,

sin que la ciudad o los pueblos vecinos lograsen alejarse de tales males debido a los aires de poniente que barrián aquel área. La mayor parte de los terrenos de Viladecans, la Roca, Gavà y Castelldefels eran pantanos, y proponía entonces Torruella la desecación de los mismos. Carrera Pujal cita también una memoria que se presentó en la Junta de Comercio de Barcelona sobre la posibilidad de transformar la ciudad. Ver nota 1 *Discurso sobre la agricultura, comercio e Indias*, en la Biblioteca del Archivo de la Junta de

Comercio, libro 143 bis, fol. 604-660.

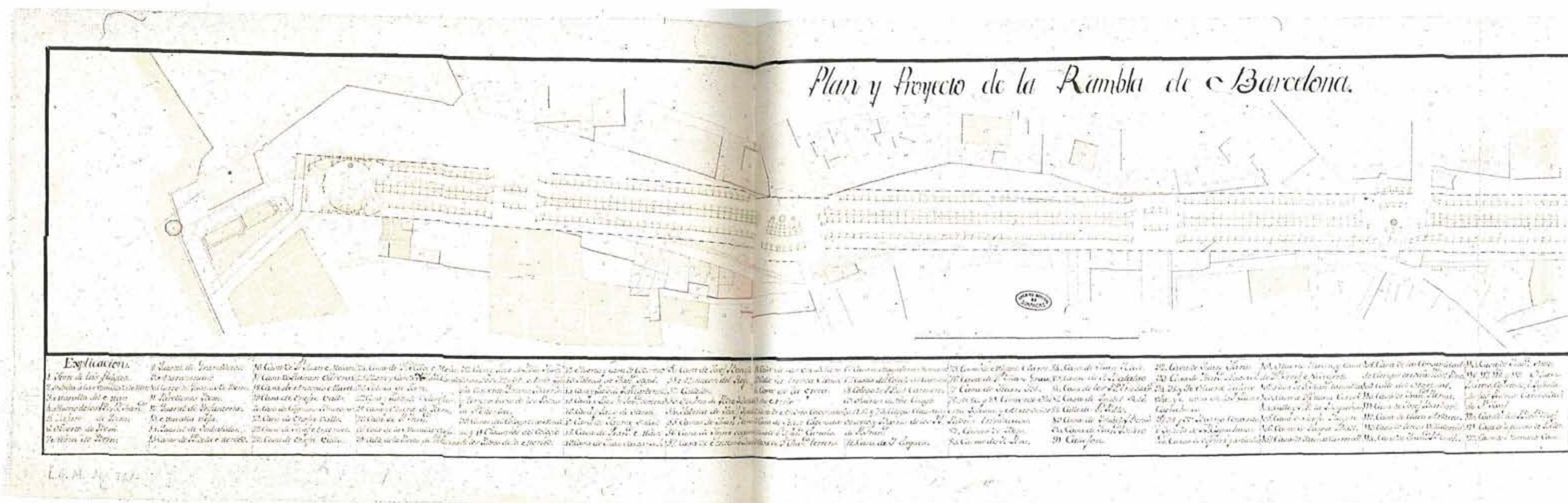
19. Ibid., pág. 256, nota 1. Hace referencia al Archivo Corona de Aragón, *Billettes*, reg. núm. 1001, fol. 87-190; *Consultas*, reg. núm. 808, fol. 305.

20. J. Carrera Pujal, op. cit., pág. 208, nota 1 cita al Archivo Histórico de Barcelona, *Registre de Deliberacions*, fol. 64.

21. Ibid., pág. 210, nota 1, cita Archivo Administración Ayuntamiento de Barcelona, *Acuerdos*, fol. 420.

22. Ibid., pág. 217, cita Archivo Histórico de Barcelona, *Político, Real y Decretos*, fol. 204.





Proyecto de Ramblas de Barcelona. s.f. A.G.S.

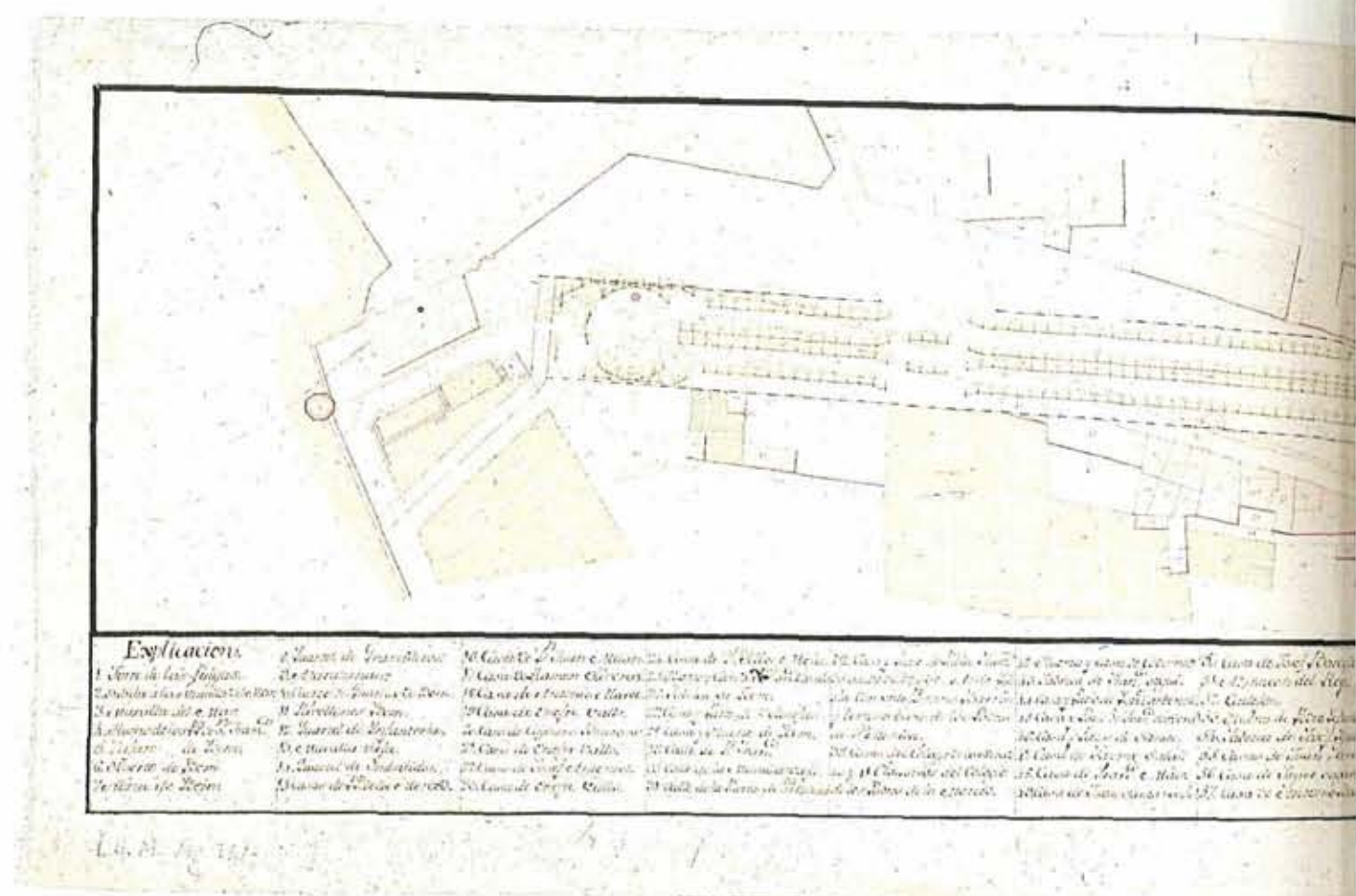


# Plan y Proyecto de la Rambla de Barcelona.



1. Casa de la Ciudad.	2. Casa de la Ciudad.	3. Casa de la Ciudad.	4. Casa de la Ciudad.	5. Casa de la Ciudad.	6. Casa de la Ciudad.	7. Casa de la Ciudad.	8. Casa de la Ciudad.	9. Casa de la Ciudad.	10. Casa de la Ciudad.	11. Casa de la Ciudad.	12. Casa de la Ciudad.	13. Casa de la Ciudad.	14. Casa de la Ciudad.	15. Casa de la Ciudad.	16. Casa de la Ciudad.	17. Casa de la Ciudad.	18. Casa de la Ciudad.	19. Casa de la Ciudad.	20. Casa de la Ciudad.	21. Casa de la Ciudad.	22. Casa de la Ciudad.	23. Casa de la Ciudad.	24. Casa de la Ciudad.	25. Casa de la Ciudad.	26. Casa de la Ciudad.	27. Casa de la Ciudad.	28. Casa de la Ciudad.	29. Casa de la Ciudad.	30. Casa de la Ciudad.	31. Casa de la Ciudad.	32. Casa de la Ciudad.	33. Casa de la Ciudad.	34. Casa de la Ciudad.	35. Casa de la Ciudad.	36. Casa de la Ciudad.	37. Casa de la Ciudad.	38. Casa de la Ciudad.	39. Casa de la Ciudad.	40. Casa de la Ciudad.	41. Casa de la Ciudad.	42. Casa de la Ciudad.	43. Casa de la Ciudad.	44. Casa de la Ciudad.	45. Casa de la Ciudad.	46. Casa de la Ciudad.	47. Casa de la Ciudad.	48. Casa de la Ciudad.	49. Casa de la Ciudad.	50. Casa de la Ciudad.	51. Casa de la Ciudad.	52. Casa de la Ciudad.	53. Casa de la Ciudad.	54. Casa de la Ciudad.	55. Casa de la Ciudad.	56. Casa de la Ciudad.	57. Casa de la Ciudad.	58. Casa de la Ciudad.	59. Casa de la Ciudad.	60. Casa de la Ciudad.	61. Casa de la Ciudad.	62. Casa de la Ciudad.	63. Casa de la Ciudad.	64. Casa de la Ciudad.	65. Casa de la Ciudad.	66. Casa de la Ciudad.	67. Casa de la Ciudad.	68. Casa de la Ciudad.	69. Casa de la Ciudad.	70. Casa de la Ciudad.	71. Casa de la Ciudad.	72. Casa de la Ciudad.	73. Casa de la Ciudad.	74. Casa de la Ciudad.	75. Casa de la Ciudad.	76. Casa de la Ciudad.	77. Casa de la Ciudad.	78. Casa de la Ciudad.	79. Casa de la Ciudad.	80. Casa de la Ciudad.	81. Casa de la Ciudad.	82. Casa de la Ciudad.	83. Casa de la Ciudad.	84. Casa de la Ciudad.	85. Casa de la Ciudad.	86. Casa de la Ciudad.	87. Casa de la Ciudad.	88. Casa de la Ciudad.	89. Casa de la Ciudad.	90. Casa de la Ciudad.	91. Casa de la Ciudad.	92. Casa de la Ciudad.	93. Casa de la Ciudad.	94. Casa de la Ciudad.	95. Casa de la Ciudad.	96. Casa de la Ciudad.	97. Casa de la Ciudad.	98. Casa de la Ciudad.	99. Casa de la Ciudad.	100. Casa de la Ciudad.
-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	-------------------------





Proyecto de Ramblas de Barcelona. s.f. A.G.S.

que podía enorgullecerse de haber recibido del Rey Alfonso el dominio de la muralla de las Ramblas, debía ahora modificar su organización, ajustando el espacio de las Ramblas al modelo de paseo regular. En 1767 Ricla marchó a Madrid al haber sido nombrado Secretario del Departamento de Guerra: durante un tiempo no perdió por ello la responsabilidad de la Capitania de Barcelona y es en estos momentos cuando los ingenieros militares a su cargo proyectan la reforma del paseo. En abril de dicho año Ricla ordenaba al Capitán General interino que, con motivo de edificarse el palacio de don Antonio Amat, conocido como de la *Virreina*,<sup>23</sup> se dispusiese que los restantes propietarios de las Ramblas ajustasen sus construcciones a la alineación marcada por esta construcción. Entiendo que el dato es importante puesto que refleja cuál era el pensamiento de Ricla: su intención no era tanto ordenar el arbolado como definir una operación urbana que afectara tanto a las alineaciones de las construcciones existentes como, y ya lo veremos, a establecer una política de ordenanzas sobre la altura de las viviendas. Su idea no será tanto introducir la naturaleza en la ciudad como ordenar un espacio urbano que, hasta el momento, se valoraba como residual, por ello su disposición, que marca la obligación de los propietarios para seguir la citada alineación, y el encargo a los Regidores del Ayuntamiento de la elaboración de ordenanzas que regulen este propósito. Ocurre, sin embargo, que Ricla no comprende que su idea difícilmente puede coincidir con los intereses de la Corporación, puesto que, al margen del tradicional enfrentamiento existente entre Capitán General y Ayuntamiento, parece evidente que los intereses económicos inmediatos de los propietarios del suelo iban a ser defendidos por el Ayuntamiento, quien se enfrentaría de esta forma a la voluntad ordenadora

del reformista.

En 1772 Pedro Martín Cermeno diseñaba el trazado de las nuevas Ramblas<sup>24</sup> apuntando la necesidad de demoler la antigua muralla, y proponiendo un paseo valorado tanto desde la regulación en la plantación de los árboles como en el proyecto de alinear las fachadas. La demolición de la muralla se inició dos años más tarde y Amat, en su *Cajón de Sastre*<sup>25</sup>, comenta cómo en junio de aquel mismo año el nuevo Capitán General, el Conde de Asalto, había comunicado al Ayuntamiento la decisión del Rey de embellecer la Rambla, disponiendo para ello el derribo tanto de un paño de muralla antigua como de algunas casas contiguas<sup>26</sup>. A comienzos del año siguiente el Corregidor exponía al Consistorio cómo el nuevo plan de embellecimiento requería construir canalizaciones para fuentes, pidiendo la aportación del Consejo, y por Real Orden de junio de 1775 se daba un paso más en la voluntad de regularizar el paseo, definiéndose un tipo de fachada para las viviendas que diesen a la Rambla de Santa Mónica. Los trabajos en las Ramblas se desarrollaron quizá de forma un tanto lenta, puesto que en octubre de 1776, al regresar el Conde de Asalto de la expedición de Argel y ver lo poco que habían avanzado las obras del Paseo, mandó cortar los árboles que allí existían con vistas a acelerar las obras en el mismo.

El problema más importante para la construcción de las Ramblas era el económico: al ser ésta una empresa Real (y en este sentido se desató una importante polémica sobre si el control de la muralla correspondía al Ayuntamiento o, por el contrario, al Capitán General), se quiso que el proyecto definiese no sólo la existencia de edificios proporcionados, sino también la alineación de los mismos: lo que requería importantes sumas, puesto que era necesario compensar a los antiguos

23. Ibid., pág. 218, nota 1, cita Archivo Histórico de Barcelona, *Político, Real y Decretos*, fol. 70.

24. Marina López y Ramón Grau: «Barcelona entre el urbanismo barroco y la revolución industrial», en «Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo», núm. 80. Julio

1971, págs. 30-31. El plano en cuestión se encuentra en el Archivo Histórico de Barcelona.

25. Ibid., págs. 223-224.

26. Ibid., pág. 223. Ver igualmente Marina López y Ramón Grau: «Barcelona entre el urbanismo barroco y la revolución industrial», en «Cuadernos de Arquitectura y



propietarios, desconociéndose en ocasiones a quién debían abonarse las indemnizaciones. Cermeno, en su defensa de la idea<sup>27</sup>, aducía que los argumentos del Ayuntamiento sobre no autorizar las obras, pretextando que la Rambla era una calle y, por tanto, competencia municipal, carecían de sentido, puesto que nunca la Rambla había sido calle o plaza; en su opinión éste era un espacio urbano que separaba el Arrabal de la muralla o recinto y, por tanto, era necesario aplicar a éste las mismas normas que regían para los terrenos situados entre el Rec y la Explanada<sup>28</sup>, por lo que estaba sujeto no ya a una jurisdicción municipal, sino a las disposiciones del Capitán General.

En 1779, y dilucidados los aspectos administrativos, se inició la operación de embellecimiento del paseo, colocándose bancos de piedra a cada lado del mismo, en línea entre los árboles, y aprovechando desde esa fecha, la población de Barcelona el proyecto realizado. Amat, en las noticias que ofrece sobre la ciudad<sup>29</sup>, señala cómo la imagen que ofrecían las Ramblas era similar a la que, en aquel momento, presentaba el Real Sitio de Aranjuez, si bien aquel paseo contaba con una ventaja sobre éste último como era, precisamente, su carácter urbano. Comenta Carrera cómo los Capitanes Generales se esforzaron por impedir que las Ramblas dejaran de ser lugar de actividades mercantiles, convirtiéndose en espacio de recreo<sup>30</sup>, poniéndose rápidamente de moda la utilización de velos para tapar del sol las tiendas, cafés u otros lugares de trabajo, y el mismo Amat establecía una comparación entre las Ramblas y el Paseo del Prado destacando cómo «... estaba tan divertido el paseo de la Rambla por la noche... que vienen toda clase de personas», añadiendo, poco después, «... el día de Navidad de 1782 la Rambla se destaca por la gran elevación que tiene y sobre todo

por los magníficos coches que aparecen en ella»<sup>31</sup>. A partir de este momento, surgirán numerosos proyectos que tienden no sólo a embellecer la organización del paseo, sino también a rectificar la línea de fachadas de las viviendas. Lo que en un principio fueron normas sobre alineación, pronto derivaron hacia un cambio en la propia composición de la fachada; el Ayuntamiento sería el encargado de pedir compensaciones por los gastos realizados y sabemos, siempre gracias a Amat, cómo se organizó, de esta forma, una nueva fachada del Theatre de les Operes<sup>32</sup> (formado por tres arcadas, dando la más inmediata al Colegio de los Padres Mercedarios) pintada en blanco a imitación de la piedra; la casa de la Virreina, que ya estaba terminada (habiéndose construido las caballerizas, una galería cubierta y un mirador en el último balcón del primer piso), sirvió para muchos de referencia y tenemos noticias de que pronto los comerciantes e industriales catalanes comenzaron la compra de solares en las proximidades del Theatre, con vistas a ubicar allí su residencia; Baltasar Bacardí<sup>33</sup>, por ejemplo, edificó varias casas en la Rambla frente al Theatre y compró el terreno en el cual la Intendencia militar tenía sus almacenes para la tropa, situados al final del carrer del Carmen. En 15 años las Ramblas cambiaron pues de imagen<sup>34</sup> abandonándose las iniciales ideas de valorar el lugar como área de esparcimiento entendido como espacio residual entre ciudad y muralla y organizándose, en su lugar, una nueva concentración de casas de notables, configurándose el paseo y dando a los árboles un papel fundamental, que consistía en definir el eje del mismo. Pero sobre todas las operaciones, entiendo que la más importante fue la política de alineación de fachadas que se desarrolló a instancias del Conde de Ricla.



Plano de la ciudad de Barcelona y de su puerto. s.f. S.I.M.

### Las transformaciones en la ciudad antigua de Barcelona

Parece claro que la problemática urbana de Barcelona, debido tanto a su auge demográfico como a su empuje industrial, consistió no sólo en la voluntad por organizar las Ramblas, sino que tuvo que ir más allá, poniendo en cuestión tanto la estructura de la ciudad existente como la zona de huertas (situada entre las Ramblas y la ladera de Montjuich) que se conocía como el Rabal o Arrabal. La Ramblas se valoran entonces no sólo como espacio urbano redefinido, (lugar, no olvidemos, donde se produce un primer fenómeno de

desamortización, puesto que fueron los comerciantes que deseaban instalar allí sus viviendas quienes compraron algunos de los numerosos edificios religiosos construidos con licencia de la ciudad) sino como elemento charnela entre la trama medieval y una nueva zona donde se ubicarán, según avanza la mitad del siglo, tanto las habitaciones de los obreros fabriles como las propias industrias. Por ello entiendo que las operaciones urbanas que se conciben en estos años deben plantearse desde tres aspectos bien definidos: en primer lugar, entender cuál fue la propuesta de Ricla sobre la transformación de la ciudad existente; en segundo lugar, explicar cómo repercutió el

*Urbanismo*, núm. 80. Julio 1971, págs. 32-33.

27. Ibid, pág. 219.

28. Ibid, pág. 227.

29. Ibid, pág. 226.

30. Ibid, pág. 235.

31. Ibid, pág. 227. Amat continúa señalando «... i les asgudess a les cadires feien rotllos de conversació des de les vuit a les deu. Diuen que a Madrid s'estila aissó de les

cadires al passeig del Prado».

32. Ibid, pág. 224.

33. Ibid, pág. 222, nota 1. Cita diversos expedientes

existentes en el Archivo Histórico de Barcelona, *Informes y Representaciones*, fols. 144 a 208. Igualmente ver pág. 195 donde aparece una primera noticia al

proyecto de Baltasar Bacardí para edificar diferentes viviendas en las Ramblas, frente al teatro, así como otras en la Barceloneta.

34. Ibid, pág. 228. Cita la descripción de Barcelona de Amat i Cortada, concretamente en las fiestas de 1782.



aumento de población en la antigua trama y desde qué supuestos se produjo un crecimiento no sólo horizontal, sino también vertical; por último, analizar cómo se ordenó el Arrabal, valorado como zona de expansión de la ciudad, entendiendo que el Ayuntamiento aceptó delegar en el sector privado la iniciativa de abrir nuevas calles en las huertas existentes, con lo que la ordenación de la nueva trama debe estudiarse desde la antigua parcelación de los huertos existentes.

Como resultado de las observaciones formuladas en 1767 por el Conde de Ricla<sup>35</sup> sobre la falta de reglas para edificar, la desigualdad de alineaciones en las calles o los obstáculos existentes en los portales de las mismas, el Ayuntamiento publicó un bando por el cual prohibía fabricar nuevos voladizos o balcones. Ante ello, algunos propietarios, que se consideraban perjudicados, presentaron recurso al Capitán General, y si bien éste los rechazó especificó al Ayuntamiento la conveniencia de que siempre que fuera derribada una casa o fuese construida de nueva planta, los maestros de obras debían tomar medidas del terreno, así como justificar y definir el alcance de los voladizos con vista a que el interesado no pudiera tomar nada del suelo público, debiendo entonces impedir el Municipio la construcción de balcones o voladas.

282 Dos años más tarde, y dentro del mismo espíritu, el Capitán General mandó que aquellos que construyesen voladas después de haberse publicado el bando, debían derribarlas a sus expensas: la realidad fue otra distinta, puesto que el propio Ayuntamiento no tuvo interés en la aplicación del citado bando, por lo cual las órdenes no fueron cumplidas y no faltaron argumentaciones para librarse de tal obligación.

Ricla actuaba de este modo por entender que existía, por parte del Ayuntamiento, desinterés con

respecto a la política urbana de la ciudad: su intención fue aplicar, como he señalado, en Barcelona los supuestos de reforma en la imagen de ciudad que en esos años se definían en Madrid (y que no eran sino una repetición de las ideas esbozadas en el urbanismo francés) sin comprender que la Corporación había optado no tanto por definir la futura imagen de la ciudad como por defender unos intereses económicos inmediatos<sup>36</sup>. Por ello en 1768 dirigió a ésta un *Memorial* en el que acusaba a la Corporación «... de no ocuparse adecuadamente de la ciudad», resaltando su falta de atención en aspectos concretos: censuraba la situación del empedrado y criticaba la falta de limpieza en las calles, en su opinión descuidadas, debido no sólo al desinterés de la Corporación sino también a la falta de cuidados de muchos vecinos puesto que, al emprender éstos obras de cualquier naturaleza, dejaban las ruinas desprendidas o arrojadas sin orden, embarazando el tráfico. Destacaba al tiempo, cómo los edificios que se construían lo hacían sin una visión global y general «... reglas de unión o correspondencias entre sí para la gracia y agrado de la vista. Es necesario dar instrucción en este punto y no dejarlo todo al antojo de cada uno.

«Todo oficio establece en medio de la calle su taller, ocupando con la incomodidad del público cuanto terreno quiere, teniendo las más de las veces desocupados los portales. De eso de no ir guiando a pie los carreteros sus carros, los arrieros sus recuas y los caleseros sus calesines se siguen un sin fin de desgracias que necesitan remedio. Al tiempo de la matanza se ejecutan con los cerdos las maniobras en las calles, como se haría en una feliz aldea, lo cual ofende la vista y causa un hedor insufrible.

»La Rambla, que es el único desahogo, carece aún de aquel entretenimiento que prescribe la dotación

y que no es de ahora. Mucho podría haberse en ella hecho y se haría depositando todos los años lo destinado a su conservación decente a la composición proyectada.

»En la salida desde ella a la Puerta de Santa Madrona se forma un atolladero que dura todo el año; allí hay casas, establecimientos, según parece del antiguo gobierno, que impide el paso para el bien común y las funciones que necesita el castillo de Montjuich. Fuera de las puertas son los muladares, en muchas partes, lindes de los paseos.

»Se inutiliza poco a poco el camino hasta la cubierta, que es de cuenta de la ciudad. Los demás convienen las salidas, y son útiles al comercio de los pueblos vecinos, se hallan en absoluto abandono, usurpando el terreno, por una parte con el arado y, por otra, con el plantío de pitas que forman barreras con que estrecharle, amenazando daño también con sus puntas. No se limpian en ellos el mal que causan los torrentes, antes bien, angustiados por tantos términos son causa de hacerlos más precipitados. Todos estos inconvenientes quitan a la ciudad aquel aire respetable que le dio su antigüedad, su autoridad y el buen gobierno que supo tener, y que sería lástima perdiera ahora, desacreditándose, con tanto pasajero que la frecuente y la admiraría, con el cuidado que merece este asunto».

En la crítica de Ricla (y entiendo que el *Memorial* que dirige al Ayuntamiento es uno de los más interesantes textos teóricos del urbanismo español en estos años), se apuntaban siete problemas que corresponden, precisamente, a los supuestos analizados por la tratadística de aquellos años: la necesidad de empedrar y limpiar las calles; combatir la estrechez de las mismas y su situación de abandono; promover la existencia de unas ordenanzas de embellecimiento que definiesen no

sólo las alineaciones de fachadas, sino también la imagen de éstas; condenar la ocupación de calles por parte de mercaderes; criticar el tráfico en la ciudad, condenando la actuación de coches de caballos y, dentro del nuevo espíritu higienista censuraba, tal y como ocurría en esos años en Francia, que las matanzas de animales siguiesen practicándose en algunas calles, convirtiéndose las aceras en auténticos ríos de sangre. Si importante es el texto de Ricla, entiendo que igualmente es singular que fuese el Capitán General quien censure al Ayuntamiento por no comprender la conveniencia de llevar a cabo la reforma. Con su texto, Ricla forzaba a la Corporación a redactar unas ordenanzas y, dando por hecho su rígida ejecución, confiaba en que el Casco se reformase, entendiendo así la idea de embellecimiento no tanto desde la propuesta de organizar paseos o alamedas, como desde la voluntad por actuar en la infraestructura de la ciudad.

La primera obra de envergadura que se planteó en Barcelona fue modificar el Carrer de l'Argenteria, uno de los puntos más concurridos de la ciudad por ser paso de la Ribera o Marina hacia la parte vieja de Barcelona; por ello se había definido como calle comercial, y en ella se situaban, como indica su propio nombre, las tiendas de los plateros. En ese año de 1768 se propuso una alineación de la calle (expediente que llevó varios años) y la Junta de Obras del Municipio, en el proyecto que elevó al Consistorio, señalaba como parecía indispensable llevar a cabo la reforma, dadas las numerosas variaciones que se habían llevado a cabo en la calle «... Trátase cabalmente de una calle de las de mayor tráfico y tránsito en la línea visual de ambas aceras, sumamente sofocada en ciertos parajes y escasa luz y ventanas en otros, compuesta de casas reducidas y poco cómodas, las más sin casi otra habitación que

35. Ibid, pág. 175. Ver Archivo Histórico de Barcelona, *Informes y Representaciones*, fol. 360. Igualmente Marina López y Ramón Grau: «*Barcelona entre el*

*urbanismo barroco y la transformación industrial*», en «*Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*», núm. 80. Julio 1971, págs. 32-34.

36. Ramón Grau y Marina López: «*Barcelona entre el urbanismo barroco y la transformación industrial*», en «*Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*»,

núm. 80. Julio 1971, pág. 31. Hacen referencia al libro de acuerdos del Ayuntamiento de Barcelona (Archivo Histórico de Barcelona de 1768, fol. 549-550).



la volada y otras oscuras en sus tiendas o zaguanes por esta misma causa gravadas con la imposición de crecidísimos censos y tan elevados como los muchos pisos que han suplido en parte el limitado plan terreno que ocupa, que ya no es practicable dárseles mayor altura de las que tienen cuando por este medio se pensase proporcionar a sus dueños una potente compesación en el caso de haber de derribar o retirar sus voladas; de una calle que de tiempo inmemorial se halla ocupada con tableros o poyos de madera, que no dejan de salir más que cuatro palmos por cada lado, sirviendo al mismo tiempo de mostradores para el resguardo de los artefactos de los plateros y, finalmente, de unas voladas que, así por su firmeza como por la trabazón con que unas con otras se sostienen y fortifican, prescindiendo de las que tendrán por la parte interior de las mismas casas, puede asegurarse que permanecerán centenares de años, aún cuando no se permita recomposición en ellas»<sup>37</sup>.

La Junta de Obras del Municipio propuso al Ayuntamiento la necesidad de actuar en esta calle: haciéndose eco de ello, la Corporación aprobó el estudio y, cinco años más tarde, comunicaba al Capitán General cómo, después de haber reflexionado sobre la situación en que se encontraban las casas y voladas del Carrer de l'Argentería, asumía la propuesta de alinear los tenderetes que molestaban al tránsito, para lo cual apuntaba la necesidad de reorganizar la calle, condicionando su realización a que los propietarios que ganasen terrenos debían indemnizar a quienes los perdiesen. El Capitán General respondió al Ayuntamiento expresando su satisfacción por el acuerdo: no censuraba el que se hubiese tardado casi cinco años en tomar una decisión ni criticaba tampoco lo inverosímil que parecía el hecho de una decisión municipal condicionada a un acuerdo entre

privados; tan sólo señalaba cómo, desde hacía tiempo, creía necesario que una decisión específica fuese adoptada para dicha calle, determinándose las condiciones de reedificación de casas sin voladas y estableciéndose los medios para desembarazar la calle de tanto obstáculo. Lamentaba, sin embargo, que la decisión se tomase tan sólo respecto a esta calle, e insistía, de alguna forma, en la necesidad de esbozar una política general de intervención en la ciudad que modificase la realidad existente. La voluntad por aplicar unas ordenanzas de embellecimiento al interior de la ciudad abre puertas a todo un conjunto de preguntas: ¿cómo asumió Barcelona, físicamente, su crecimiento, y qué influencia tuvo en la ciudad la aparición de las manufacturas de indianas?, ¿cómo se definió, como ocurría en Madrid en aquellos años, una primera zonificación, dónde se situaron las industrias y dónde estaban ubicados los gremios?, ¿cuál era la situación extramuros, tanto en los poblados próximos a la ciudad como en el Arrabal?. Quizá, para contestar estas dudas, sería necesario establecer alguna precisión: sabemos que, en aquellos momentos, Barcelona contaba con núcleos extramuros (Barceloneta, Ginebra, Jesús o Barraquetes) en constante crecimiento<sup>38</sup> debido a que el recinto amurallado carecía de habitaciones para dar cabida tanto a los foráneos que venían a trabajar como a aquellos otros desplazados que habían vendido sus casas; jardines o huertas en la ciudad a los fabricantes de indianas. La situación de estos núcleos del extrarradio era deficiente y por ello el Ayuntamiento exponía al Conde de Asalto, en 1787, las quejas de los habitantes de Jesús, y de muchas casas de sus inmediaciones, sobre las inundaciones registradas en las mismas durante aquellos años; paralelamente, sabemos que en Sarriá<sup>39</sup> se construían numerosas casas de recreo y

de campo que configuran entonces una zona en sentido bien distinto: lugar de ocio en las inmediaciones de la gran ciudad, se había desarrollado en torno a una red de caminos concebidos de igual modo a como en Madrid se habían construido los de Guadarrama, El Escorial o Aranjuez, y este dato abre puertas a una valoración del espacio urbano entendido desde funciones de uso que aclaran la evolución que hubo entre la Barcelona artesanal y la preindustrial. Si hubo diferencia de uso entre núcleos extramuros (barriadas destinadas a emigrantes y zonas donde se instalaron casas de campo y de recreo), es evidente que en la ciudad se planteó también el problema, pero desde supuestos distintos: en primer lugar, los artesanos se agruparon, gremialmente, por calles; además la nueva industria, que precisaba de amplios solares (más adelante comentaré cómo las fábricas de indianas precisaban de un doble espacio, uno para lavar y estampar, y otro para secar), se ubicó inicialmente en el casco, comprando edificios de vivienda o, incluso, palacios de la aristocracia que por las dimensiones de sus estancias les convenían para organizar sus telares, dando posteriormente el salto hacia el Arrabal, instalándose en las huertas y parcelando desde la trama existente. Si en la madrileña calle Mayor se ubicaba el gremio de joyeros, en las inmediaciones de la calle Postas las tiendas de mercerías e hiladas, y en las proximidades del Rastro se situaban las carnicerías y mataderos, en Barcelona se produjo el mismo fenómeno, existiendo una valoración del espacio urbano por la cual primero en las calles y luego en los barrios se dieron soluciones específicas, planteándose en primer lugar una solución a problemas de alineaciones o alturas de viviendas; sólo cuando se asume, en los últimos momentos del siglo, una política de ocupación del Arrabal se

abrieron puertas a una reflexión sobre política de equipamientos, puesto que es a partir de dicho momento cuando se discute si las nuevas calles abiertas en huertas deben ser compatibles (en ancho de calzada o en altura de edificaciones) con las de la antigua ciudad. Y un ejemplo, el trazado de Carretes refleja cómo desde la Corporación se aceptaron estas diferencias.

Al final de 1788, y después de trazarse el nuevo Carrer de Carretes, surgieron divergencias entre los obreros y la Junta de Obras sobre el tamaño que debía darse a la calle: señalaban los primeros que ésta, por su longitud, debía tener 20 pasos, de forma que se pudieran así organizar puestos de artesanos que ocuparían 2 palmos en cada una de las aceras de la calzada, alegando que a una ciudad mercantil le convenía el que sus artesanos trabajasen en los portales<sup>40</sup>. Decían, además, que el lugar se prestaba a convertirse en calle ancha, puesto que se encontraba despoblada en su mayor parte, siendo ya antiguas las viviendas allí edificadas que contaban, además, con una sola planta. Comentaban cómo en la calle del Conde de Asalto se había aceptado una problemática similar y su reivindicación consistía por tanto en intentar aplicar los mismos criterios aceptados en el caso anterior. Sin embargo, y a pesar de estas consideraciones, la Junta se opuso a cualquier comparación con la calle del Conde de Asalto entendiendo que ésta era supérflua puesto que el nuevo Carrer de Carretes «... debía de ser una travesía... en lo más remoto de la ciudad», lo cual venía a establecer un criterio importante puesto, que entendía que no todas las calles debían valorarse desde un mismo ángulo, dado que a la anterior ocupación por los gremios, se oponía ahora una idea de zonificación a partir del uso comercial de la misma.

37. J. Carrera Pujal, op. cit., pág. 182. Archivo Administración Ayuntamiento de Barcelona, *Acuerdos*, fol. 200.

38. Ibid, pág. 221, pág. 196 «... Barracas, escribía Ricla, hay en la Barceloneta, las hay en el barrio de Ginebra, las hay debajo de la muralla del mar, de la misma clase que las del

Rec; y ningunas están sujetas a contribuciones, a pesar de que no pasan ningún censo o cánón», Archivo Histórico de Barcelona, *Pabellones*, núm. 53. Sobre los barrios

exteriores de Barcelona, ver pág. 201.

39. Ibid, pág. 276. Ver Archivo Corona de Aragón, *Consultas*, núm. 1159, fol. 54. Sería

interesante contrastar la situación de los barrios exteriores de Barcelona, contraponiendo entonces Sarriá, Ota o Badalona a Ginebra, Barceloneta o Jesús.

40. Ibid, págs. 185-186. Ver Archivo Administración Ayuntamiento de Barcelona, *Acuerdos*, fol. 609.



El crecimiento de Barcelona debido a la emigración y a las fábricas de indianas

En 1771 el Capitán General aprobaba las normas de policía sobre obras exteriores que había dictado el Ayuntamiento de Barcelona: se trataba de unas ordenanzas para la ciudad que definían una propuesta de embellecimiento que chocaba con la imagen existente, modelo reivindicado por los propietarios de la ciudad, esto es, los gremios y los nuevos fabricantes. Que los comerciantes barceloneses tenían influencia en el Ayuntamiento era un hecho, de la misma manera que también lo eran sus momentáneas divergencias: conviene destacar, en este sentido, cómo a menudo estos comerciantes habían rechazado cuantas transformaciones en la ciudad cuestionasen su presencia y habían elevado, a la autoridad central, solicitudes a menudo disparatadas; en 1779, por ejemplo, los directores de la Compañía Barcelonesa de Comercio en Indias pidieron al Intendente que nombrara expertos a fin de que, bajo juramento, determinasen el precio del alquiler que debían pagar por los almacenes en los cuales depositaban sus géneros<sup>41</sup> puesto que, entendían, pretendían cobrarles una cantidad que ellos estimaban abusiva. El Intendente, ajeno a la cuestión, encomendó al Ayuntamiento tal tasación, pero la respuesta de éste

fue contraria a la *extraordinaria* solicitud de la Compañía de Comercio: el Ayuntamiento se negaba a condenar tal aumento argumentando la existencia del libre comercio y, sobre todo, la libertad que tenía el dueño del almacén de cobrar el precio que tuviese a bien; aunque aparentemente el dato es anecdótico, entiendo refleja el creciente poder de los fabricantes en la ciudad. En 1769 se organizaron los alcaldes de barrio<sup>42</sup> en sustitución de los comisarios, repitiéndose así una organización similar a la que se había definido en Madrid; la ciudad se dividió en cinco barrios que comprendían las siguientes zonas: *Palau* (comenzaba en el baluarte de San Francisco, frente al convento y seguía por la calle de la Merced, plaza del Angel, plaza de San Agustín Vell y la explanada hasta delante del Baluarte de San Carlos, comprendiendo toda la Barceloneta); *Sant Pere* (se iniciaba en la Boria y seguía por la plaza de la Llana, plaza de San Agustín Vell, carrer del Portal Nou y muralla, hasta la plaza de L'Oli, junto al carrer de Mercaders); *Audiencia* (comenzaba en el carrer de la Boria, siguiendo por la banda derecha de aquél, plaza del Angel, Llibrería, plaza de San Jaime, carrer del Cal, Boquería y Rambla hasta el carrer de Gracia Mat); *San Jaime*, (tenía su inicio en el baluarte de San Francisco, el convento y la plaza Argentería, plaza del Angel, Pujada de la Tresó, plaza

de San Jaime, carrer de Cal y Boquería, hasta el baluarte de San Francisco) y, por último, *el Rabal*, que comenzaba junto al Cuartel y seguía por la Rambla hasta los Estudios, Canaletes y baluarte de Santa Madrona hasta llegar al Rabal de fuera de la ciudad. A pesar de los ruegos y órdenes del Conde de Ricla, el Ayuntamiento no había presentado proyecto alguno de ordenanzas y, ante esta actitud dilatoria por parte de los regidores, el Síndico, secundado por los diputados, presentó al Capitán General un plan en el que se especificaban normas para la construcción y supresión de visorios; quizá el texto no se consideraba definitivo y se pensaba complementar con las sugerencias que propusiera el Ayuntamiento, si bien ello no sucedió, pues los regidores ignoraron los criterios urbanos del Síndico, tratanto tan sólo de su intención de suprimir los visorios; de esta forma la propuesta quedó incompleta a pesar de las opiniones del Maestro de Obras Municipal<sup>43</sup>, que entendía necesario fijar criterios estrictos sobre el crecimiento vertical de los edificios, que señalaba la necesidad de definir una línea de calles, con vistas a impedir la continua existencia de irregularidades. Privado el proyecto del capítulo que disponía la libre iniciativa *de los vecinos, fue publicado sin establecer una normativa sobre las voladas ni fijar el criterio municipal sobre la iluminación de las calles, altura de los edificios...* A partir de 1770, y debido a que Ricla<sup>44</sup> fue promovido a la Secretaría de Guerra, marchando a Madrid, todas las disposiciones quedaron en suspenso: los propietarios vieron vía libre a su pretensión de obtener un aprovechamiento máximo, aumentando las alturas de las viviendas al añadir dos, o en ocasiones más plantas, y provocando un crecimiento vertical de la ciudad que daba al traste,

momentáneamente, con un desarrollo horizontal de Barcelona. En 1772 se inicia, una destrucción no tanto de la trama como de la morfología de la ciudad barroca, de la imagen de ciudad existente, y ello es consecuencia de la falta de dirección en el control de la ciudad, que se quiso dar, y, sobre todo, de la falta de un control municipal sobre la iniciativa privada. Serán pues la elevación de plantas, el avance de fachadas sobre la alineación o la edificación en profundidad, las características urbanas más representativas, en Barcelona, en el período 1772 a 1791. Ramón Grau ha estudiado en diversos trabajos el desarrollo urbano de la Barcelona de la segunda mitad del siglo<sup>45</sup>, destacando en ellos cómo, a causa de intervenciones de los fabricantes de indianas, la ciudad del último cuarto de siglo poco tiene que ver con las propuestas que había esbozado Ricla: en lugar de crecer la ciudad en horizontal, conquistando en poco tiempo el Rabal y construyéndose nuevas viviendas según el esquema tradicional, se varió la tipología de las mismas y tanto propietarios como comerciantes optaron por una solución más rentable, como era un aprovechamiento intensivo del espacio ya urbanizado; este aprovechamiento se produjo en *cuatro aspectos concretos que fueron, en primer lugar, la subdivisión del espacio edificado en cada parcela, mediante la creación de pequeños habitáculos (piezas secundarias y antiguos desvanes) cuya función era ser alquilados; la edificación en toda la parcela, suprimiéndose los huertos posteriores con la consiguiente multiplicación de piezas mal iluminadas y ventiladas; la elevación de alturas y, por último, al derribarse en ocasiones la antigua vivienda, la sustitución de ésta por un edificio de nueva planta cuya capacidad había aumentado. El porqué de esta actitud es claro*<sup>46</sup>:

41. Ibid, pág. 201. Sobre los problemas de Hacienda que representaban, ver Archivo Histórico de Barcelona, *Informes y Representaciones*, fol. 558, donde se señala lo siguiente «... pues así como a éstos les es libre vender los géneros que comercian, sin que la equidad entre a ponerles tasa en sus ganancias, en menoscabo de sus intereses y lucros... así a los vecinos de esta ciudad dueños propietarios de sus casas, almacenes y otros edificios, les ha sido siempre libre alquilarlos a aquellos precios que mejor les ha

parecido, a beneficio de sus intereses, como les ha sido facultativo al individuo dejarlos cuando no le acomodaban para sus fines».

42. Ibid, pág. 296. Entiendo que todavía no se ha realizado un estudio sobre la repercusión que tuvo la división de Madrid en alcaldes de barrio en el resto de las ciudades españolas: el caso de Barcelona es importante, si bien en ningún momento se reconoció la voluntad política por reorganizar la ciudad. Al margen de identificaciones un tanto simplistas, quizá fuera interesante entender cómo la política de embellecimiento desde el gobierno ilustrado fue en realidad el factor determinante de tal actitud.

En este sentido, conviene destacar cómo la degradación de la ciudad se oponía a la idea de grandeza existente anteriormente y en este sentido en los *Acuerdos* del Archivo de la Administración del Ayuntamiento de Barcelona aparece un texto claro «... todos los inconvenientes», que degradaban la ciudad, «quitan a ésta aquel aire respetable que le dió su antigüedad, su autoridad y el buen gobierno que supo tener, lástima que perdiera ahora, desacreditándose con tanto pasajero que la frecuente y la

admira el cuidado que merece este asunto», fol. 548.

43. M. Arranz., op. cit., pág. 8.

44. J. Carrera Pujal, op. cit., pág. 69. Archivo Administración Ayuntamiento de Barcelona, *Acuerdos*, fol. 219.

45. Marina López y Ramón Grau: *Barcelona entre el urbanismo barroco y la Revolución Industrial*, op. cit., pág. 32. Cita Archivo Histórico de Barcelona, *Obrería*, caja 31:

Plan de obrería de 1771.

46. P. Voltes, op. cit., pág. 313.



debido al crecimiento demográfico, sabemos (por numerosos escritos presentados a la Audiencia) cómo los alquileres habían sufrido un importante incremento y Voltes, comentando el coste de la vida en la Barcelona de aquellos años, señalaba, al referirse a la situación de los magistrados, cómo<sup>47</sup> «... no hay ninguno que pueda vivir en casa que le cueste menos de 40 doblones, porque los alquileres de todas se aumentan al gusto y voluntad de sus dueños, sin que en ello haya o pueda haber una justa medida; y es el caso que ni aun a este precio se encuentra habitación». Frente a la actitud adoptada por numerosos propietarios de aumentar la altura de las edificaciones, y ante la indiferencia del Ayuntamiento a este tipo de obras, el Maestro de Obras Municipal intentaba frenar el proceso, complementando en este sentido el reglamento de obrería con la inclusión de un nuevo capítulo referente a la altura de los edificios «... parece sería ocasión de poner límite en la altura de las casas... pues enseña la experiencia que con el tiempo se van subiendo las casas en más y más pisos hasta llegar en una desproporcionada y temida altura..., observándose regularmente... en las casas reducidas o de poca capacidad, quienes además de tener poca firmeza en el pié por falta de superficie, por lo mismo procuran regularmente sus dueños ganar terreno del

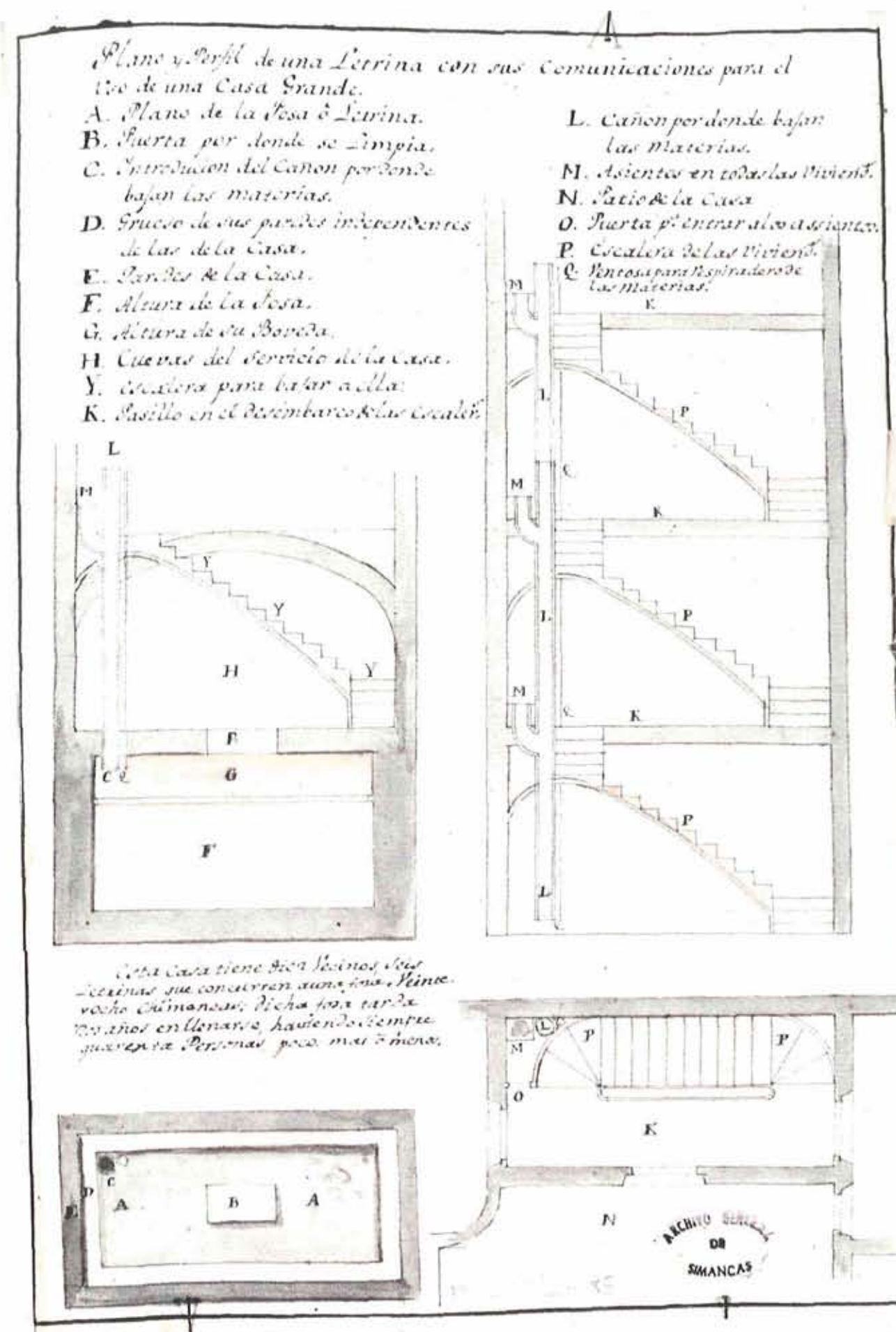
que pertenece en el espesor o grueso o asiento o base de las paredes»<sup>48</sup>. Para evitar este tipo de abusos, el Maestro de Obras propuso al Ayuntamiento que el exterior de los edificios de viviendas no pudiese sobrepasar una altura superior a 70 u 80 palmos, en cuya altitud, señalaba, había capacidad suficiente para hacer en las casas «... grandes, buenos y cómodos primeros pisos, con sus segundos correspondientes y encima desván, mientras que en las pequeñas... había espacio para buenos y regulares pisos hasta el tercero, con desván o posada, o bien hasta cuatro pisos, siendo todos regulares». El cambio en la altura de las viviendas determinó una transformación en la imagen de Barcelona: supuso el fin de la vivienda medieval en la ciudad y el inicio de un proceso de densificación en altura que caracterizará toda la segunda mitad del siglo. La Junta de Obras del Ayuntamiento<sup>49</sup>, de la que dependía la concesión de licencias, estableció un cuadro de exigencias en cuanto a materiales, grosor de muros, compartimentación vertical... adecuando, en este sentido, la casa medieval a las nuevas necesidades y señalando cómo debía pasarse de edificios con dos o tres plantas a edificaciones de cuatro o cinco alturas. Se entendía que las construcciones que superaran dicha altura serían destinadas a usos secundarios, dejando libertad a los

47. Entiendo que es necesario destacar el trabajo individual y conjunto realizado por Marina López y Ramón Grau: en tres artículos publicados han planteado, de forma entiendo que magistral, la reflexión sobre la transformación urbana del siglo XVIII.

48. Marina López y Ramón Grau *Barcelona entre el urbanismo barroco...*, op. cit., pág. 35, nota 3, cita Archivo Histórico de Barcelona, *Obrería*, caja 31, 1770, expediente de obrería: representación del Maestro de Obra (16-noviembre de 1770).

49. Ibid, pág. 33. «... hemos señalado cómo una de las causas que retardaron la extensión horizontal de Barcelona en el último tercio del siglo XVIII fue la posibilidad de un aprovechamiento más intensivo del suelo edificado

y que, por realizarse éste proyecto a nivel de necesidades y estímulos personales, el estudio de los expedientes de obra podría sintetizar, mejor que una consideración del proyectismo, el carácter de una primera fase de la expansión barcelonesa moderna».



Plano y perfil de una letrina con sus comunicaciones para el uso de una casa grande en Barcelona. 1752. A.G.S.



propietarios para construirlas de acuerdo con sus necesidades y, de ese modo, los pisos altos fueron, en Barcelona, el terreno libre de recepciones municipales que los promotores de otras ciudades encontraron en los suburbios o arrabales. El proceso que se produjo en Barcelona no fue distinto del que se planteó en Madrid y sí difiere del ensanche concebido en otras poblaciones: Madrid y Barcelona crecieron en altura, consolidando una trama ya existente mientras que los ensanches se plantearon desde la necesidad de una especialización del espacio; en Barcelona, sin embargo, el aumento de alturas produjo un fenómeno diferente al de Madrid, puesto que se planteó una estratificación vertical de los ocupantes en los edificios donde se aumentaron las alturas, planteándose en un segundo momento una zonificación entre los barrios, al existir una diferenciación de los mismos con respecto a la industria, puesto que fue en torno a ésta donde se organizó la vivienda modesta<sup>50</sup>. Amat i Cortada, en su *Diari* de 1796, describe algunos de estos cambios y justifica la voluntad imperante en aquellos años por construir viviendas en altura, en base al aumento de población. Grau estudió cómo una de las causas que retardaron la expansión horizontal de Barcelona fue las facilidades dadas, por el Ayuntamiento, para un aprovechamiento intensivo del suelo: desde esta idea realizó su estudio sobre el número de licencias concedidas, contrastando el número de peticiones para edificar de nueva planta con el de solicitudes para aumentar alturas: cotejando ambos datos, comentaba como las solicitudes de edificios de nueva planta no supusieron más del 2 % del total (entre 1762 y 1791), quedando localizadas en el espacio (al realizarse en su mayor parte en el Rabal) y en el tiempo, puesto que son proyectos fechados

con posterioridad a 1786; destacaba además cómo la edificación con derribo de la vivienda anterior representaba un 17,6 % del total, manteniéndose esta cifra con una cierta regularidad a lo largo del período y afectando, por lo general, de igual modo a todos los barrios; en tercer lugar, señalaba cómo los proyectos que pretendían aumentar tan sólo el número de plantas significaron un 15,2 % de las solicitudes, consistiendo el resto de las licencias (en torno al 65 %) en peticiones de apertura y adaptación para instalación de comercios. El dato entiendo que es importante puesto que señala el crecimiento industrial que existe en la ciudad y refleja, al mismo tiempo, cómo la casi totalidad de la actividad arquitectónica se centró en el casco interior y no en el Rabal, así como testimonia el proceso de reestructuración interna que padecieron los edificios al separarse las *botigas* e instalarse nuevas escaleras que permitían el acceso de inquilinos, lo cual supuso dividir los antiguos aposentos en un mayor número de viviendas de menor superficie. Los datos empíricos facilitados por Marina López y Ramón Grau se confirman, además, con numerosos informes existentes en archivos: sabemos, en este sentido, que, a finales de 1790, el gremio de maestros arquitectos criticaba en un *«Memorial»* la situación existente en Barcelona al señalar cómo, debido al incremento de población experimentado en los últimos años y al no permitir el cordón de murallas que se prolongase su desarrollo, se planteó la necesidad de aumentar el número de plantas en vivienda, llegándose, decían, a dividir las existentes con vistas a obtener un mayor número de éstas. Antes de dicha época, comentaban, no había ninguna casa de cuatro o cinco pisos y muy pocas eran de tres, puesto que no encontrándose quien las habitase, sus dueños tenían buen cuidado de no

hacer entonces gastos inútiles; si en aquellos momentos el Ayuntamiento hubiese formalizado un plan general que determinase la alineación de las casas y la rectificación de las calles y todo ello hubiese conducido a un general embellecimiento de los edificios «... seguramente se habría conseguido dar a la ciudad un aspecto mejor que el de las mejores ciudades no sólo de España sino también de Europa, puesto que desde entonces Barcelona se había reedificado casi por completo». Por ello, y ante el caos urbano existente en 1790, el gremio de Maestros Arquitectos comentaba lo difícil que parecía ya regular la edificación, puesto que para ello sería preciso tomar como referencia la altura de las viviendas existentes<sup>51</sup>. La opinión de estos técnicos se vería corroborada por el comentario que realizó Laborde, a comienzos del nuevo siglo, sobre Barcelona, señalando cómo, aunque las casas de la ciudad distaban mucho de los palacios de Madrid, en general, eran construcciones que solían contar con cuatro o cinco plantas. El *«Memorial»* redactado por los Maestros Arquitectos era un lamento, a 40 años vista, por no haber sido aprobadas las indicaciones esbozadas por Ricla y haber adoptado el Ayuntamiento una política de dejadez, optando por conceder libertad de licencias. Desde 1774 los regidores que formaban la Junta de Obras fueron conscientes de lo que

significaba ceder a una iniciativa privada la construcción de la ciudad: en este sentido habían informado al Consistorio<sup>52</sup> «... que habían reflexionado sobre el encargo que se les había hecho de proponer qué convendría para corregir y evitar los tantos excesos en las existencias y normas fijadas sobre la construcción anterior y consideraban indispensable formalizar las licencias, de forma que después no se alegase ignorancia y nombrasen para ello a un celador». Señalaban, además, que su propuesta coincidía con el encargo dado por el Capitán General en 1771 sobre obras exteriores y, años más tarde, en 1779, el Consistorio acordaba que, respecto a los abusos cometidos en la construcción de alturas de vivienda, veía necesario fijar reglas que impidiesen tales excesos, tanto por ser la ciudad plaza de armas como porque las murallas impedían la libre ventilación, siendo la mayor parte de sus calles estrechas y existiendo gran número de fábricas en el interior, estando además los hospitales emplazados en el recinto de las mismas viviendas. Todo ello, decían, hacía que el aire fuese «... más denso y lleno de exhalaciones pútridas, por cuya causa tal vez sucediesen algunas muertes que ocurrían en las temporadas». Si López y Grau comentan cómo, proporcionalmente, el número de licencias concedidas para apertura de comercios sobrepasaba

50. J. Carrera Pujal, op. cit., pág. 177.

51. Comentando el problema de la escasez de vivienda, Capmany destacaba el aspecto negativo de la densificación al comentar cómo «... sus casas no tan ahogadas con el actual gentío y estrechez de habitaciones, nacia un pueblo más alegre, despejado y limpio». *Memorias históricas sobre la Marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. Reedición, en Barcelona en 1961, vol. I, pág. 916.

52. Archivo Histórico de Barcelona, *Informes y Representaciones*, sin foliar. J. Carrera Pujal, op. cit., pág. 188 y J. Mercader Riva: *Barcelona durante la ocupación francesa*, op. cit., pág. 58.



al número de las mismas sobre viviendas, interesa al mismo tiempo señalar cómo la iniciativa privada actuó en la construcción de estas nuevas edificaciones: analizando el número de permisos municipales en el período 1772-91<sup>53</sup> establecen la comparación con lo ocurrido en dos años concretos, 1773 y 1790. En el primer año, del total de edificios construidos desde los cimientos, un 63,3 % tenían una planta y tres pisos; un 10 % alcanzaba cuatro alturas y tan sólo un 3,3 % se elevaba hasta cinco plantas; sin embargo, comentan, seguía siendo muy frecuente la casa de dos pisos (16,6 %). En 1790, continuaban Grau y López, la situación había cambiado: tan solo el 1 % de las viviendas tenía una planta; el 8,3 % contaba con dos y el 6,3 % con tres, es decir, la construcción de edificaciones de tres o menos plantas no representaba siquiera la quinta parte del total de lo construido y, frente a ello, contrastaban como el 13,3 % que en 1772 había supuesto la construcción de edificaciones con cuatro o más pisos, ahora se convertía en un 73,5 % y, lo que es más, señalaban el raro equilibrio existente entre edificios de cuatro y cinco plantas (34,7 % y 37,5 % respectivamente).

Si existía un incremento en la altura de las edificaciones, lo que no existía ya era una correlación estricta entre el número de plantas y la altura: mientras que las casas de dos pisos se sitúan en torno a 60-70 palmos y las de cinco se elevan por encima de los 85, existen construcciones de planta y tres pisos con menos de 70 y de cuatro con menos de 80 palmos. El temor a que el hacinamiento en las viviendas provocara enfermedades (lo que ya se había argumentado, al señalarse que el aire circulaba mal entre las calles estrechas), hizo que el Ayuntamiento nombrase una Comisión compuesta por ocho médicos para determinar si los pisos altos eran antihigiénicos,

siendo entonces utilizado su dictamen ante el Capitán General<sup>54</sup> «... por si se reconociese que conviene establecer una ley de buena policía para que nadie en Barcelona pueda pasar con sus edificios tanto por la parte posterior como por la interior de la altura de 90 palmos colocando cuatro pisos o tres y entresuelo... Decimos, no obstante, ... que la estrechez de las más de sus calles y la elevación de las casas a quintos o más pisos habría de privar en gran parte la libre ventilación y que no permitiría la entrada del sol» que con ésto, tanto vapor que se levanta del inmenso número de fábricas, albañales, lugares comunes y fábricas, no había de poder batirse y espeler con facilidad, quedando en las calles y casas una atmósfera cargadísima que, cuando las más de las casas fuesen levantadas, ocasionarían tal vez las epidemias que ahora no vemos por entrar por encima de las casas más bajas el aire y el sol». La misma Comisión de Médicos comentaba «... siguiérase también otro daño por sobrada elevación de las casas; por su medio se aumenta el número de habitaciones en un muy limitado recinto y, por consiguiente, se aumenta también el número de habitantes y el de letrinas y el de recipientes de aguas corrompidas. Es sabido cuán dañoso son... y que es mucho mayor la facilidad de embarazarse y cerrarse el paso que crecer el número de familias que se desahogan en ellos: además, cuando se levantan más las casas y cuanto más reducidas se hacen las habitaciones superiores para compensar por la multiplicación de ésta la poca estimación y producto que tiene cada una en particular y, en consiguiente, multiplican el número de conductos o galerías y lugares comunes, y para que no ocupe mucho lugar, se construyen muy estrechos, cerrándose por lo mismo con gran facilidad y despidiendo un hedor molesto y nocivo». La imagen que ofrecía Barcelona en aquellos años

fue la preocupación de la mayor parte de los comentaristas y, por ejemplo, Capmany la describe en sus *Memorias históricas*<sup>55</sup> señalando cómo «... La mayor parte de su antiguo caserío ha desaparecido, ya con la continua reedificación de casas arruinadas o maltratadas de resultas de los dos últimos sitios y bombardeos que padeció entre 1791 hasta 1814, ya con la demolición de 30 años a esta parte (desde 1750 aproximadamente) el gran número de las antiguas que habían quedado enteras, con el fin de levantarlas sobre una planta en construcción aprovechada para encerrar, en corto espacio, un vecindario que crece de día en día y se refunde y concentra dentro de las mismas habitaciones, no permitiendo la fortificación militar y el recinto de sus soberbios huecos ensanchar la población. Así es que, como los antiguos huertos y espaciosos patios se van reduciendo sobre la estrechez de sus calles, esta ciudad, extendiendo hacia lo alto lo que había de ensanchar sobre su piso, ha venido a hacerse como una piña de casas, torres, cimborrios, miradores y azoteas que forman, sin embargo, una vista hermosísima y objeto que sorprende contemplarlo desde una altura o desde una proporcionada distancia».

El dictamen que elabora la Comisión de Maestros de Obras introdujo dudas en la opinión del Ayuntamiento: si se prohibía que las casas excediesen la altura de 90 palmos, resultaba que la parte habitada de fachadas sería tan sólo de 60 ó 70 palmos<sup>56</sup>, siendo ocupado el resto por terrazas y volados..., lo cual implicaba que en muchos casos pudieran construirse tan sólo tres plantas, además del entresuelo. Por todo ello el Ayuntamiento, en el informe que remitió a la Audiencia, calificaba como flojas las reflexiones efectuadas por el gremio y, tomando partido, daba como solución la posibilidad de subir las alturas de las mismas frente a la

ocupación de huertos. Señalaba cómo no podía dejar de considerarse el hecho de la destrucción de los huertos, que abastecían a la ciudad y la hacían, además, más salubre: destacaba cómo éstos cooperaban a ventilarla, cercada como estaba por las murallas, procurando al mismo tiempo una buena provisión de verduras, tan útiles en una plaza de armas.

Argüía el Ayuntamiento cómo existían en Barcelona numerosas calles antiguas, despobladas hacía tiempo, donde podrían construirse viviendas con cuatro o cinco plantas que proporcionasen cobijo a numerosos habitantes necesitados de vivienda y acusaba a los Maestros de Obras de ser los principales responsables del desorden urbano existente, puesto que eran ellos quienes habían fomentado las infracciones en las ordenanzas municipales, excediéndose en las licencias concedidas para construir de nuevo o reformar lo existente<sup>57</sup>. Por último, fijaban cómo la altura máxima de los edificios no debía variar la belleza de la ciudad «... aunque no deja de contribuir a ella la igualdad» y censuraban la falta de ventilación en las calles debido a su estrechez y recibir, por ello, pocos rayos de luz. El argumento del Ayuntamiento señalando que aún existían zonas donde podía construirse en altura fue retomado, posteriormente, por la Junta Médica, quien señaló «... además de las anteriores reflexiones y dictamen de los médicos, ha parecido a la Junta hacer presente...que, aunque crece cada día el número de los habitantes de esta ciudad y, por consiguiente, se necesitan más habitaciones, no está tan falta de lugar que no puedan edificarse casas en lugares despoblados del Arrabal en el cual, además de poderse construir en bastante número, muchas de las que hay son muy bajas»<sup>58</sup>.

La opinión esbozada por la Junta de Sanidad sobre

53. Marina López: *Vivienda y segregación social en Barcelona: 1772-1791*, op. cit., pág. 74.

54. Marina López y Ramón Grau: *Barcelona entre el urbanismo barroco...*, op. cit. pág. 35.

55. Manuel Arranz, op. cit., pág. 3.

56. J. Carrera Pujal, op. cit. págs. 190-191. Archivo Histórico de Barcelona, *Informes y Representaciones*, fol. 343.

57. Marina López y Ramón Grau: *Barcelona entre el urbanismo barroco...*, op. cit., pág. 36.

58. Marina López: *Vivienda y segregación social en Barcelona...*, op. cit., pág. 75.



la altura de viviendas se justificaba en una doble argumentación: señalaba cómo una mayor elevación de alturas en una ciudad con calles, en su mayoría, estrechas, rompía el equilibrio necesario para garantizar la ventilación y soleamiento necesarios en una vivienda y destacaba, además, como hecho importante, que la técnica de aquellos años no hubiese resuelto todavía los problemas de dotaciones y servicios en una vivienda de cinco plantas. Se constataba así, como dato sorprendente, que «... todas las casas de esta ciudad han sido reedificadas en los últimos 40 años». El Ayuntamiento había tratado de obtener, del Capitán General, un decreto formal de limitación de alturas: para ello, la Junta de Sanidad elaboró el informe comentado en el que abundaban las consideraciones sobre la habitabilidad de los pisos superiores; retomando de nuevo el estudio de Marina López<sup>59</sup> sabemos que en 1771 la distribución —tipo de alturas en una vivienda de 15 m. de altura suponía una media de 3,7 m. por planta; en 1791, 20 años más tarde, expedientes que se encuentran en el registro municipal señalan, para viviendas de idénticas características, una altura media por planta de 2,5 m. La reducción afectaba de forma distinta a las diferentes plantas del edificio, puesto que en la construcción de 1791 los pisos disminuían progresivamente su altura desde el primero: la idea de una segregación vertical evidenciaba entonces un criterio aceptado por la Junta de Sanidad, en 1780, cuando establecía cómo, por ejemplo, en una casa de 18 m. de altura máxima, 5,4 m. debían corresponder a planta y entresuelo; 4,40 m. al primer piso, 4 m. al segundo y 3,2 m. al tercero. Como alternativa a esta distribución, se ofrecía la posibilidad de organizar las alturas con 4,4 m. para la planta, 4,4 m. para el primer piso, 3,8 m. para el segundo, 3 m. para el tercero y 2,4 m. para el

último. Con vistas a lograr una compartimentación vertical en la vivienda se disminuyó la elevación de las plantas superiores, de forma que ello no afectase al principal, acentuándose la contraposición entre pisos altos y bajos de la vivienda medieval al traslucir los contrastes de una sociedad que se polarizaba por momentos: y el proceso no cesó de acentuarse, puesto que los reglamentos de 1814 preveían la construcción de plantas con alturas incluso inferiores a los dos metros. La reflexión que se plantea en Barcelona sobre las alturas de las viviendas entiendo que fue singular en la España del momento: tan sólo Cádiz había esbozado una problemática similar, siendo importante el estudio de Teodoro Falcón sobre Torcuato Benjumea, por cuanto da las ordenanzas existentes en la ciudad. Pero sin duda la referencia en estos momentos debe plantearse con París, puesto que las ordenanzas de 1783 abren puertas a una reflexión de esta naturaleza. Barcelona partía, como París, de una evidencia que no todos habían advertido: la necesidad de establecer un ancho de calles y una altura de viviendas dependiendo de criterios higienistas y no de antiguas ordenanzas de ornato. Pero la diferencia que existía en Barcelona respecto a las ordenanzas de París de 1783 es que si allí se establecía una altura de edificación dependiendo del ancho de las calles (criterio que se definía desde una clasificación del viario según que éste se alejase o acercase del centro) en Barcelona, por el contrario, el informe de la Junta de Sanidad será un pretexto para que se permitan construir viviendas de tan sólo 2,4 m. de altura, formulándose así una inicial segregación vertical en la ciudad: a la que, debemos recordar, se añade además la diferente valoración de la vivienda según el barrio, fenómeno que ya se había empezado a plantear en la Barcelona de aquellos años.

La ignorancia de los criterios formulados en las ordenanzas parisinas se mantuvo hasta 1792, fecha en que los arquitectos Josep Mas, Juan Soler i Faneca, Andreu Bosch y Juan Garrido, en un informe elaborado para el Ayuntamiento<sup>60</sup> comentaban cómo, si en principio se encontraban de acuerdo con el hecho de que la altura de las viviendas no sobrepasase los 90 palmos señalados, entendían, en consideración al clima templado y a la situación transversal de los vientos cardinales en la mayor parte de las calles, que existía la posibilidad de regular el alzado de las viviendas según que las calles fuesen más o menos amplias: se apuntaba cómo en las más estrechas la altura debía limitarse a 80 palmos, mientras que las más amplias, las plazas y las Ramblas, podían llegar a los 90, determinándose entonces en las licencias de obras tanto la altura de los voladizos sobre terrazas como la definición de balcones. El Ayuntamiento comunicó a la Audiencia haber pasado el escrito de estos arquitectos a la Junta de Sanidad advirtiendo, al tiempo, que entendía supérflua la diferencia de alturas que estos establecían según fuese la amplitud de las calles, puesto que la historia de Barcelona demostraba unas circunstancias diferentes «... verdaderamente», decía el Ayuntamiento en su escrito, «en una ciudad tan ventajosamente situada, como reconocen los expertos, que lo es Barcelona, cuyas calles, o su mayor parte, disfrutan las ventilaciones más saludablemente importantes parece que puede, sin notable riesgo de la salud pública, permitirse la elevación de sus edificios hasta 90 palmos sin necesidad de distinguirla y limitarla en calles angostas y tortuosas, ni aun en las vecinas a cementerios, porque si bien por regla general semejantes situaciones exigen mayor cuidado, la experiencia en esta ciudad no confirma precisamente esta regla: y así no debe el

Ayuntamiento considerarla tan interesante, mayormente cuando hasta hoy no se han observado que en distintos parajes estén los habitantes menos sanos y robustos que los demás, ni tampoco que aquellas constelaciones de estación, harto frecuentes, acometan más fácilmente y con mayor impulso a los que habitan en dichos barrios; antes alguna vez se ha visto quedar libres de sus influencias los que viven en calles estrechas y no los que viven en las más anchas»<sup>61</sup>.

La influencia de las fabricas de indianas en la transformación urbana de la ciudad

En la ciudad histórica, la voluntad por aplicar en fachada los criterios de ornato existentes en otras ciudades hizo que, a menudo, las únicas reformas en la ciudad consistiesen, como comenta Amat i Cortada<sup>62</sup>, bien en colocar persianas, balcones y miradores, bien en pintar o estucar fachadas o interiores construidos en piedra: esta actitud refleja en qué medida había fracasado la propuesta de Ricla de organizar un plan global de la ciudad, puesto que jamás se concibió tal ni hubo tampoco un proyecto de ensanche; he comentado, anteriormente, la contradicción que entiendo supone que Barceloneta dispusiese de un plan que fue seguido a rajatabla y que, por el contrario, los intereses inmediatos en el Arrabal impidiesen una ordenación de este tipo, lográndose tan sólo, y momentáneamente, una alineación de las calles, puesto que, incluso, la dotación de servicios en aquella zona fue posterior a la edificación. Si los intereses de los comerciantes impidieron una propuesta de urbanización ¿cuándo surgieron y qué papel desempeñaron en el control de la ciudad?, Sorprendentemente la responsabilidad de esta actuación proviene del propio Ricla: él, que había

294

295

59. Ibid, pág. 75.

60. J. Carrera Pujal, op. cit., pág. 186 y 187. Archivo Histórico de Barcelona, *Político, Real y Decretos*, fol. 42.

61. Ibid, pág. 178.

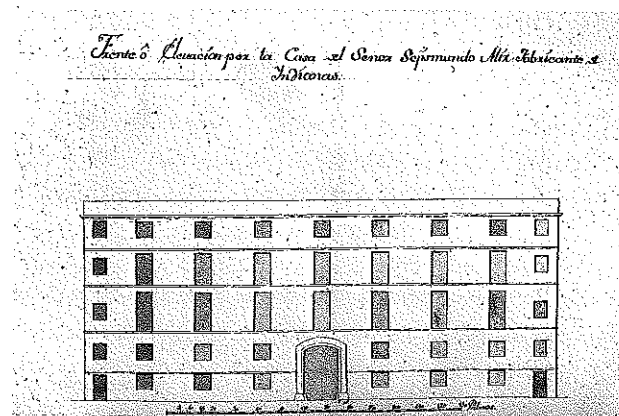
62. La falta de recusos del Ayuntamiento dificultó la aplicación de las normas de alineación y embellecimiento

de la ciudad aprobadas en 1797 por la Audiencia. No se contaba con un plano general que definiese qué tipo de operación debía llevarse a cabo. Ibid, pág. 197.



expuesto la necesidad de establecer un plan de intervención en la ciudad y había señalado, paralelamente, la conveniencia de promulgar disposiciones sobre las voladas; y cuando comenta las operaciones que deben organizarse en Rabal destaca cómo el papel del Estado debía limitarse a instigar, orientar y controlar lo proyectado mientras que la realización debía correr a cargo de la iniciativa privada. En un documento que dirige al Ayuntamiento apunta que «... en el aumento que toma el vecindario de esta ciudad, procure V. S. (el Ayuntamiento) que se vayan ocupando los despoblados o vacíos que hay en ella, empezando al instante por las huertas de San Pablo y Santa Madrona, que reconocerá el Maestro de Obras de la ciudad, formando plano de las calles y casas que puedan hacerse rectamente de las de la muralla, con tasación del terreno, que se me presentará para la aprobación, y que se proceda a tratar con los dueños sobre si podrán por sí o no levantarlas, para que no hallándose en disposición, se les facilite por el justo valor a los que quieran fabricar en ellos y en otros cualesquiera en que haya capacidad para el mismo objeto, delineando en todos los edificios con una perfecta regularidad, así en latitud como en longitud, igualdad de pisos, alturas y cuanto contribuya al mejor aspecto»<sup>63</sup>.

Las Ramblas eran pues, como he comentado, el límite entre dos recintos perfectamente definidos: por una parte el recinto de Jaime I, configurado en el siglo XIII, y, del otro lado y separado por la muralla, el de Pedro III. El primero, insisto, estaba organizado desde la Edad Media, pero el segundo, el Rabal, se entendía como zona delimitada para una eventual expansión de la ciudad, permaneciendo durante mucho tiempo deshabitado y ocupado tan sólo por huertos: concebido para descongestionar la ciudad, en él se habían establecido las instituciones



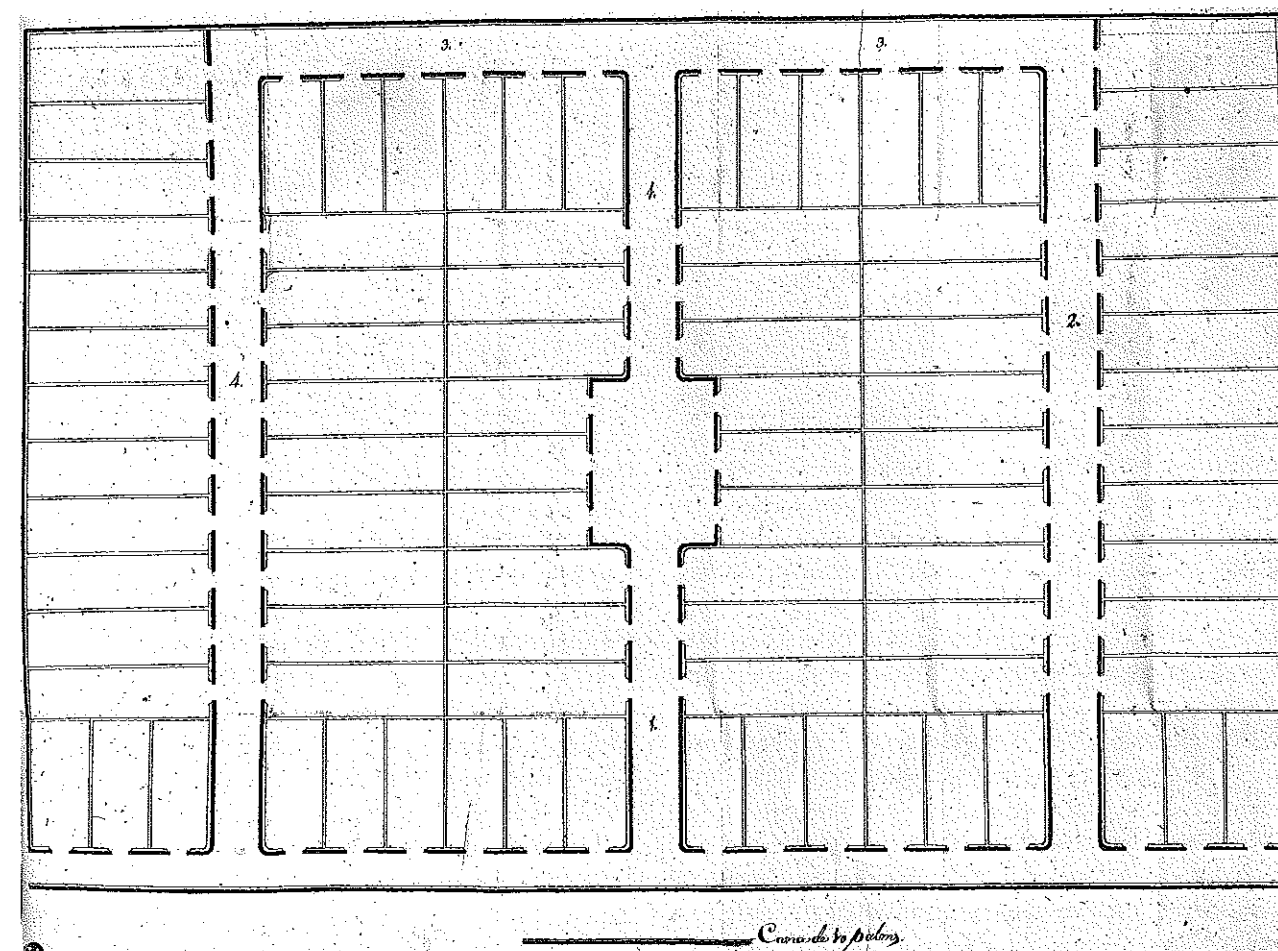
Frente y elevación de la casa del Señor Segismundo Mir, fabricante de indianas. Archivo Histórico Ciudad.

religiosas, principal innovación urbanística de los siglos XVI y XVII, que ocupaban, con sus vastos conventos y colegios, la mayor parte del suelo citado<sup>64</sup>. Carrera Pujal estudió en su día la transformación de esta zona y señaló cómo, al igual que sucedió en Madrid en las proximidades del Paseo del Prado, se produjo una primera desamortización, aceptada por la Iglesia, quien vendió gran parte de sus conventos o colegios a la nueva aristocracia catalana (que no era ya, como en el caso madrileño, aquélla que deseaba abandonar el barrio de los Austrias para aproximarse así a la vivienda de los reyes) constituida por los fabricantes de indianas.

La crisis de 1765-66 había puesto fin a la imagen de una Barcelona organizada sobre la base de las corporaciones e implicó la llegada a la misma de una masa desconocida, difícil de censar y de controlar «... no puede negarse que en el día están en un grado floreciente las fábricas de algodón en Cataluña; que atraen muchos metales; ocupan muchas manos y dan al erario crecidas sumas. Pero este bien ephemérico y pasajero arruina

64. Marina López y Ramón Grau: *Barcelona entre el urbanismo barroco...*, pág. 29.

63. Marina López: *Vivienda y segregación social en Barcelona...*, pág. 74.



Planta de las viviendas construidas por Peregrín Bastero en Barcelona. Archivo Histórico Ciudad.

visiblemente las fábricas de lana, tan antiguas en este país y cuyas producciones han merecido tanto crédito a las naciones extranjeras. Ellas se surtían de crudos que produce nuestro suelo y en que consiste la verdadera riqueza. En el día no hay manos para estas fábricas; encuentran todos mayor limpieza y mayor comodidad en el laboreo del algodón. Abandonan por él hasta la misma agricultura y, como no pide fuerza excesiva ni grande destreza en el manejo de las indianas, todas se dedican a vivir en esta ligera ocupación, que en pocas horas da un jornal excesivo, sin privar a los que lo ganan de entretener sus vicios y ser unos miembros corrompidos y perjudiciales a la república. Los vagos tienen una fácil acogida en la fábricas de indiana y por este medio se ocultan a los ojos de la justicia. Las costumbres se corrompen diariamente con la frecuencia de ambos sexos y se padecen grandes menoscabos en lo más sublime de la religión»<sup>65</sup>. El fomento de fábricas de indianas significó la

necesidad de definir, señalaba Larruga, no sólo una regulación de los gremios, sino también la organización de las fábricas: las ordenanzas de 1767 definieron cómo debían hacerlo las de indianas, exigiendo, para su trabajo, que contasen no sólo con un local cerrado sino también con un prado donde poder tender a secar las piezas: y este dato, un prado donde secar, marca una duplicidad de funciones de importantes consecuencias, puesto que define la necesidad de dos espacios donde realizar los trabajos: y si uno de ellos, la fábrica, podía resultar de adaptar una casa ya existente (y allí se realizaría el tejido, estampado y, en algunos casos, la hiladura), por otra parte era necesario un local con agua abundante donde proceder a las últimas fases de fabricación, y este nuevo espacio podía estar separado y ser, incluso, independiente del primero. La fábrica propiamente dicha y el prado podían estar unidos (como sucedía en empresas instaladas en el Arrabal), pero lo más usual es que ambos fueran

65. Ramón Grau: *La manufactura algodonera y la ciudad: 1772-1791*, op. cit., pág. 78. Remite al Archivo de la Corona de Aragón,

*Audiencia, Consultas*, reg. 821, 1785, fols. 226-235.



independientes, encontrándose la fábrica dentro de las murallas y el prado extramuros. Grau comenta<sup>66</sup> como de las 22 existentes en 1768, 20 se encontraban en este caso. La transformación de algunas huertas extramuros en prados para indianas tuvo como cosecuencia romper la rígida separación existente entre campo y ciudad: por ello el proyecto de las Ramblas tuvo importancia, puesto que deja de valorarse como espacio residual, en el límite de la ciudad, convirtiéndose en charnela entre trama medieval y espacio industrial. Los prados se concentraron fundamentalmente en dos sectores suburbanos bien definidos, debido a su capacidad para satisfacer la necesidad de agua en abundancia que requerían: por una parte en el espacio costero comprendido entre la ciudadela y el Besós y, en segundo lugar, en las proximidades del Cort, al pie del Montjuich.

La construcción, en esta zona, de pequeños talleres e incluso viviendas para empleados<sup>67</sup> explica la aparición de barriadas industriales que se oponían, por su concepción, a aquellas otras (Jesús, Ginebra o Barceloneta...) que he comentado anteriormente. De esta forma distintos núcleos del municipio de San Martí de Provençal (Clot, Sagrera y Taulat) cristalizaron gracias a la instalación de las manufacturas algodoneras. Los espacios libres se redujeron en el Rabal, y sobre los solares resultantes del derribo de antiguas construcciones aparecieron fábricas y casas de vecinos; algunos aristócratas vendieron o alquilaron sus mansiones a fabricantes textiles, quienes convirtieron los salones en talleres de estampado y los jardines en tendederos; las viejas casas unifamiliares dieron paso a edificios de tres, cuatro o cinco plantas donde, en régimen de alquiler, se instalaron numerosas familias. La vivienda adquirió un valor de cambio y se transformó no sólo en mercancía sino, y sobre todo,

en una de las más rentables formas de inversión. Campomanes, en su *«Discurso sobre la educación popular de los artesanos»* formulaba un comentario interesante sobre Barcelona<sup>68</sup> al señalar «... en Cataluña faltan aún las fábricas populares que consoliden su población actual, y aunque parezca más brillante el comercio de Cataluña y más lucroso, como lo es en efecto a ciertos comerciantes y fabricantes de aquel Principado, es más general y benéfica la constitución de Galicia y mucho más sólida y verdadera. En Cataluña conviene fomentar las aldeas, trasladando a ellas mucha parte de la industria, que se va a las ciudades en perjuicio de las aldeas y campos». La crítica de Campomanes al aumento desproporcionado en el número de empresas existentes en Barcelona, frente al abandono de cualquier otra actividad industrial en el resto de Cataluña, se centraba en la abolición de las Aduanas interiores, en la prohibición de importación de tejidos y estampado de Asia o en la apertura del comercio con América: entre las circunstancias obtenidas por la acción combinada de particulares y de corporaciones, de las que formaba parte la alta burguesía, se encuentra, por ejemplo, la derogación de la libertad de importación de tejidos de algodón en 1743; la creación de compañías privilegiadas para el comercio con América; el establecimiento del proteccionismo en 1769; el despacho, desde Barcelona, a cinco islas americanas, precisamente las productoras de azúcar; la suscripción del impuesto de la *«boya»*; la libertad de entrada en cualquier puerto de fibra de algodón; la autorización del trabajo femenino o la libertad de fabricación en las industrias textiles desde 1787. Todas estas circunstancias facilitaron, como se ha comentado, un importante aumento en el número de manufacturas<sup>69</sup>. Siguiendo la línea marcada por López y Grau, si bien es difícil estudiar el número

le las mismas antes de 1768, no lo es en cada uno de los momentos posteriores: en esa fecha, omentan, funcionaban en Barcelona 22 fábricas con un total de 1.017 telares; en 1772 formaban la Compañía de Hilado 25 empresarios, con un total de 875 telares; separada Barcelona de proveedores y clientes, como consecuencia del bloqueo que sufrió por la guerra con Inglaterra, levantado éste y firmada la paz, en 1783, se abrió, para el sector algodonero, el período más largo y fecundo de su expansión, hasta 1794.

A la vista del aumento del número de fábricas, el Ayuntamiento redactó en 1775, a petición de la Audiencia, unas ordenanzas en las que fijaba donde debían situarse las fábricas de telares de indianas: se quiso restringir los permisos para la instalación dentro de ciudad, delimitando la ubicación de las mismas en zonas que se entendieron como industriales (Arrabal, Levante, Besós y Explanada) si bien la iniciativa no prosperó. La normativa se debió, sin duda, a las molestias que las fábricas ocasionaban a los vecinos de Barcelona, señalándose en este sentido que en poco tiempo se habían instalado en la ciudad numerosas fábricas y trabajadores que perturbaban la normalidad de la vida y, a modo de ejemplo, podemos señalar como en 1782 los habitantes de una de las calles en las que funcionaba una fábrica de jabón protestaron debido a las molestias que les ocasionaban los humos y malos olores y el Ayuntamiento les dio la razón, pasando el pleito a la Audiencia, quien dispuso que la misma fuese cerrada. Esta anécdota entiendo que es importante porque refleja cómo, y paralelamente a la instalación de fábricas de indianas, la expansión de los mercados tradicionales nuevos, la acumulación de beneficios agrícolas y la creciente oferta de mano de obra abundante y barata, dieron lugar a un notable desarrollo de las

manufacturas tradicionales catalanas, por ejemplo, las manufacturas de papel tuvieron, en esos años, un importante crecimiento<sup>70</sup>.

Tras la guerra con Inglaterra, y la paz de 1783, se produjo un salto adelante en el comercio barcelonés: en la renovación de la Compañía de Hilados se integraron, en aquel año, 53 fábricas con 1.342 telares y según el *«Almanak Mercantil»* de 1796 existían en Barcelona 96 fábricas de pintados de lienzo y algodón y 35 de tejidos de algodón<sup>71</sup>. Grau señala cómo en estas fechas se desató en Barcelona una importante batalla contra las manufacturas no sólo del sector algodonero, sino también contra todas aquellas actividades que habían abandonado la organización artesanal y gremial (jabón, cera y lana). La crítica, que debe entenderse desde la opción urbana, se basaba en cuatro puntos: se decía, en primer lugar, que las fábricas atentaban contra la salubridad, puesto que la contigüidad entre manufacturas y vivienda producía molestias a los vecinos, causando quejas y pudiendo además influir en la mortandad; se señalaba, en segundo lugar, ante la insuficiencia de espacio urbano para albergar a una población en constante aumento, que las fábricas limitaban el que pudiese construirse más viviendas; luego se señalaba cómo los fabricantes ocupaban los mejores lugares de la ciudad debido a que ofrecían mejores precios y, «... como los fabricantes de algodón hacen considerables ganancias, les es fácil comprar las mejores casas, destinándolas a este tráfico en las calles y parajes más principales de la ciudad, dejando, por los espaciosos lugares que ocupan, no sólo sin habitación, ni aun paraje para construirlas a un crecido número de habitantes...», por último se criticaba que las fábricas habían provocado la desaparición del trabajo independiente, ocasionando serios problemas de orden público: «... a estos

66. Ibid, pág. 78.

67. M. Arranz, op. cit., pág. 4.

68. P. Voltes, op. cit., pág. 316.

69. R. Grau: *La manufactura algodonera y la ciudad*, op. cit., pág. 77.

70. M. Izard, op. cit., pág. 68.

71. R. Grau, op. cit., pág. 78. Grau comenta en *La manufactura algodonera y la ciudad*, pág. 78 cómo en 1783 en la renovación de la Compañía de Hilados se

integran 53 fábricas con 1342 telares. Según el *«Almanak Mercantil»* de 1796, existen 92 fábricas de tintados de lienzo y algodón y 35 de tejido de algodón.



principios de convivencia se agregan los de política, bien conocidos por todos, pues nadie es capaz de prevenir las consecuencias que pueden ocasionar tantos millares de hombres encerrados dentro de las murallas, casi todos de bajísima extracción y a quien sería difícil contener en un momento desagradable». Las críticas tenían su lógica, sobre todo si tenemos en cuenta que en torno a 1805 el total de personas ocupadas en la industria algodonera barcelonesa ascendía a más de 20.000, existiendo además 285 medideros de seda que elaboraban también guantes, redes, gorros y calzones<sup>72</sup>... Con ellos aparecían 13 fabricantes de paños, bayetas y demás géneros de lana así, como otros tantos de perfumes, cervezas, vidrios planos, artículos de cobre y latón...<sup>73</sup>. El escrito que remitió Ricla al Ayuntamiento sobre la ordenación del Rabal tuvo pues consecuencias imprevisibles: si antes se había planteado la conveniencia de establecer una nueva opción de vivienda, ahora, en torno a 1780, la Corporación hacía reconocer los lugares despoblados de la ciudad, comenzando por las huertas de Sant Pau y Santa Madrona, y ordenaba a los Maestros de Obras tomar los planos de manzanas y los edificios delineados con *perfecta regularidad*. Se apuntaba que era preciso destacar, en los planos, «... cuanto contribuya al mejor aspecto y hermosura de su práctica, cuyo buen orden se guardará también

dentro o en el centro del pueblo, rectificando o ensanchando cuando sea posible sus calles»<sup>74</sup>. La norma determinaba que los amos de las huertas debían iniciar, a su cuenta, no sólo la construcción, sino plantear, en sus propiedades, la parcelación del terreno, definiendo un viario y notificándoles que, en caso de no hacerlo, debían estar dispuestos a facilitar éste, en su justo precio, a quien quisiera construir. Por último, se señalaba, el Ayuntamiento, junto con diputados y síndicos, redactaría ordenanzas de gobierno y policía basándose en antiguas y modernas normas, tal y como venía dada en la Real Cédula de Instrucción<sup>75</sup>. El Rabal se convirtió así en al zona idónea no sólo para la instalación de los prados precisos para las fábricas, sino en el lugar donde se asentaron las manufacturas y, lo que entiendo más significativo, aparece simultáneamente una parcelación de los huertos: entre Felandia y Tallers, por ejemplo, los huertos se convirtieron en prados de indianas y, en cambio, en las zonas ya edificadas de la calle de Montealegre se instalaron fábricas. Aparecieron también éstas en la calle del Carmen y Peu de la Creu, especialmente en torno a la Plaza del Padrós, y fue allí donde, por ejemplo, Erasme de Gómina acabaría organizando sus fábricas. La instalación de fábricas conllevaba la necesidad de alojar a los obreros de éstas, agravando así el

problema de falta de alojamiento existente tanto para la guarnición como para el resto de los barceloneses: por ello el Conde de Asalto, en una carta que dirige en 1785 al Ayuntamiento, comentaba haber conseguido de los propietarios de los terrenos que seguían a los colegios de los Padres Carmelitas de Sant Angelo, situado en La Rambla, y hasta el Monasterio de Sant Pau, aceptasen abrir una calle en la cual, en toda su longitud, establecerían edificios para viviendas; pedía al Ayuntamiento que adjudicase la realización de los proyectos y, a los pocos meses, fue abierta la calle nueva de la Rambla o del Conde de Asalto, repartiéndose, como compensación entre los propietarios que habían cedido los terrenos, un pequeño espacio situado a la espalda del convento de Penedives. La iniciativa de conceder la urbanización del Arrabal, reordenando las huertas y edificando viviendas o fábricas será nueva en aquella zona, pero no en la ciudad: casi 15 años antes, concretamente en 1771, José Antonio Camps había promovido, en el barrio de Portal Nou y Sant Pere del Espuelles, la construcción de 70 viviendas a lo largo de la acequia condal, aprovechando un espacio militar apetecido por la Compañía de Camps (espacio *muerto*, donde se aglomeraban la mayor parte de las fábricas) en una de las zonas más intrincadas de

la geografía urbana y donde el índice de edificios en altura, entre 1772 y 1791, era el más importante: Grau y López comentan cómo, de las 22 fábricas existentes en 1786, 11 se encontraban en aquella zona. Durante la época de prosperidad (de 1768 a 1778) la actividad industrial se había centrado en torno al Portal Nou y el proyecto de Camps debemos valorarlo desde la pretensión por descongestionar este área. A partir de esta propuesta son numerosas las noticias que ofrece Carrera Pujal sobre proyectos de ordenación del Rabal: así, por ejemplo, Felipe Sadurní y Joaquín Espalter sometieron a la aprobación del Consejo un proyecto de ordenación de unas huertas que poseían y que querían convertir en suelo urbano. Pretendían, a su costa, trazar dos calles de nueva planta (que llevarían sus nombres), pero la operación quedó frustrada por la oposición de la Junta de la *Galera* (cárcel de mujeres), que alegando una excesiva proximidad de la nueva construcción, ordenó suspender las obras: a raíz de ello surgió un largo pleito administrativo que no interesa ahora relatar, pero sí destacar que, de nuevo, fueron dos privados quienes esbozaron la operación de urbanizar el área, dibujando incluso un nuevo viario, a diferencia del proyecto de Camps que pretendía tan sólo rescatar un *espacio muerto*<sup>76</sup>. Lo mismo que hemos comentado de Sadurní y

72. Mercader Riva, en su estudio sobre la *Barcelona durante la ocupación francesa*, op. cit, pág. 48, comenta cómo el «*Almanak Mercantil*» o «*Guía del Comerciante*» de 1805 señalaba cómo existían en Barcelona 91 fábricas de hilado de algodón, 34 fábricas de tejido que producían muselina y terciopelos, así como alguna otra de tintados que consumía algodón de Malta y el de las colonias americanas. El total de las personas ocupadas en Barcelona en la industria del algodón ascendía a 20.000.

73. J. Carrera Pujal, op. cit., pág. 175.

74. Ibid, págs. 175-176. Ver Archivo Histórico de Barcelona, *Informes y Representaciones*, fol. 543 y *Políticos, Real y Decretos*, fol. 204.

75. Marina López y Ramón Grau: *Barcelona entre el urbanismo barroco y la Revolución Industrial*, op. cit., pág. 39. Carrera Pujal (op. cit., pág. 176) comenta cómo, basándose en las propuestas de Ricla relativas a los permisos de obra en terrenos públicos el Ayuntamiento comunicó en 1773 a Joan Ponsich i d'Alos que pedía licencia por ocupar parte de la calle Ample, con motivo de dar mayor magnificencia a la puerta de la casa del Marqués de Astorga, situada en el punto más estrecho de dicha calle, le era denegado el

mismo. Sin embargo, al año siguiente Ponsich renovó su petición alegando que, para adornar la casa-palacio que quería construir el citado Marqués —y particularmente la arquitectura de la puerta principal— precisaba disponer de aquel espacio y que si bien el Maestro de Obras exponía su opinión respecto a las salidas que debía de tener la casa, no había opinado nada sobre si ofrecería un aspecto bonito o feo. De esta forma el argumento era el siguiente: se entendía que era un asunto en que «... andan a

competencia la constitución política de los tiempos y la razón del hermoso paseo público con la del ennoblecimiento de los edificios de esta capital». Censurar entonces «... los intrusos estilos del siglo, muy atrás de los antiguos que tramontaron a otras naciones descuidadas; si algunos monumentos se conservan dignos de mención, son apreciables restos de la antigüedad que avergüenza nuestra atención y habrían de estimular nuestro respeto». Después de dolerse por la destrucción de las obras de los cartagineses, romanos y godos, se extrañaba que habiendo procedido el Capitán General de la Audiencia con tanta curiosidad en la formación del plan de obrería pública, para extirpar abusos y engrandecer la ciudad, la recomposición o nueva construcción de la misma mediante disposiciones de destacar templos, palacios o edificios magníficos, así como embellecerlos con decoración, se prescribieran los balcones de las primeras habitaciones en calles y plazas de más de 35 palmos. La

brillante defensa del buen gusto artístico por parte de los dos síndicos motivó que Ricla no se opusiese a la concesión de la licencia.

76. J. Carrera Pujal, op. cit., pág. 198. Surgió entonces un importante pleito por cuanto que argumentaban cómo al construirse en 1786 la nueva *Galera*, en un terreno situado entre las calles de San Pau y Robador, se habían fijado normas de carácter general de policía y conservación de salud pública por las cuales se establecía que los hospicios, hospitales y casas de reclusión debían edificarse en lugares distantes de aquellos de comercios y comunicación de gentes, puesto que la ciudad debía ampliarse hacia el Rabal con casas tan altas como permitiesen las ordenanzas municipales «... con calles espaciosas y largas del mejor gusto, tiradas a línea y cordel». Sadurní y Espalter seguían explicando haber obtenido en 1798 permiso del Ayuntamiento para edificar en estos terrenos señalando el primero su intención de convertir su huerta en una nueva calle que debía



Esalter podríamos señalar de otra propuesta, presentada por el propietario de un huerto ubicado frente a la calle del Peu de la Creu y de la Riera Alta d'El Prim, a espaldas del convento de las monjas Capuchinas, quien en 1786 pedía licencia para edificar y formar una calle de 22 palmos de ancha y otra de 20, así como una plaza de 55 × 75 de larga. Informaba la Junta de Obras que el plano estaba hecho «...con la debida corrección entre el beneficio público y el privado, y en caso de realizarse se obtendría un barrio compuesto por 90 casas no pequeñas, cuatro calles y una plaza que facilitaría mejor luz y ventilación. Además, y para no perjudicar a las monjas, el propietario había convenido con ellas encargarse del amurallado del convento que lindaba con la calle del Peu de la Creu, medida necesaria para la clausura». El promotor de este proyecto era Pelegrín Bastero: sobre su propuesta Francesc Carreras i Candí daba una importante nota, complementada más tarde por Carrera Pujal y Aymerich: la propuesta de Pelegrín Bastero, presentada en 1787, es (junto con la propuesta de José Antonio Camps de construir 70 casas a lo largo de la acequia condal) sin duda la más ambiciosa en su género que conozco: en este sentido entiendo es interesante entresacar algunos párrafos de la memoria del mismo<sup>77</sup> «... el proyecto... (consiste)... en un nuevo barrio compuesto de 90

casas no pequeñas y dividido en cuatro calles, todas ellas de terreno en el día propio del suplicante: a saber, las de núms. 1, 2 y 4 de 22 palmos de ancho, capaces para el tránsito de dos coches o carros al frente, y la núm. 3, de sólo 20 palmos por ahora y hasta que se edifiquen casas en la acera inmediata a la huerta de la parte de poniente, contigua a la callejuela de Fernandina, en cuyo caso convendrá que se den a dicha calle dos palmos que faltan para igualar su ancho por las otras tres, y que así V.S. lo determina en este mismo acuerdo. La plaza, que tendrá 75 palmos de longitud y 55 de ancho, la considera también la junta proporcionada al cuadrilongo que va a formarse, y su situación en el centro, apostada a las reglas del buen gusto y de policía, que prescribe la disposición de las plazas cuando, pudiendo tirarse a cordel las líneas de las calles en su dirección paralela, vienen a ser aquellas como el punto de reunión de todas, para facilitar así mejores luces y ventilación de los edificios y un aspecto agradable a la vista. »La intermediación que tendrán algunas de las nuevas casas con el convento de religiosas Capuchinas de Santa Margarita la Real, según fuere su elevación, no hay duda que podría serlo, si de antemano no se hubiese tratado el asunto de buena fe, y conveniéndose con dichas religiosas y don Pelegrín de Bastero... que a expensas de éste se levantará la

muralla del referido convento que linda con la calle llamada del Peu de la Creu lo que sea menester, siempre que se le haga constar que puede registrarse la clausura de las expresadas monjas desde cualquiera de las casas del nuevo barrio». La importancia del proyecto de Bastero radica, en mi opinión, en dos hechos: abandona, en primer lugar, la referencia a la trama que existía en la ciudad medieval y establece que cada una de las viviendas tenga no sólo una idéntica altura, sino, además, idéntica superficie en planta. Valora, además, la manzana como módulo y por ello no existirán diferencias cualitativas entre los lotes: podríamos estudiar, en este sentido, cuáles son las diferencias entre los criterios que adopta Bastero y la tratadística francesa de estos años. Entiendo que la aportación más interesante del proyecto catalán radica en que por vez primera la construcción de una barriada no depende ya de la experiencia desarrollada por los ingenieros militares (Sierra Morena o Tabarca) y, al encontrarnos con la voluntad de organizar estos módulos no en un único plano, sino superponiéndolos, creo es preciso buscar referencias en los textos de los arquitectos franceses o ingleses que esbozan operaciones de este tipo. La experiencia de Pelegrín Bastero quizá fue excepcional en el sentido que su propuesta

ordenaba no sólo los terrenos de las huertas, sino que proponía también una solución de vivienda: sin embargo, Carrera Pujal da una relación de otros permisos concedidos por el Ayuntamiento para que el privado ordenase las huertas y, por ejemplo, comenta como la Corporación dio a un hortelano licencia para construir unas casas en la travesía de la calle Trentaclaus a San Pau, con la condición de dejar el ancho suficiente<sup>78</sup> señalando además la municipalidad la necesidad que los proyectos para las transversales de San Pau, Hospital, Carmen y Tallers se presentasen, en lo sucesivo, con un ancho de calle superior al normal; en 1798 el Ayuntamiento concedía dar a los propietarios de las huertas situadas entre las calles d'En Robador y la Cadena la apertura de tres calles, de cuatro palmos de longitud, las cuales adoptarían los nombres de Concepción, San Rafael y San Bernardo; se daba también permiso a otro propietario para aprovechar un huerto que tenía en la calle de la Cadena, con vistas a trazar una vía que uniese ésta con la de Riereta. En 1800, Erasmo de Gómina solicitaba licencia<sup>79</sup> para edificar viviendas en el huerto que poseía a continuación de Ferlandina, perteneciente antes a la casa Puget: a petición de la Audiencia, el Ayuntamiento informó de las dificultades existentes y puso como condición la instalación en la zona de una fuente, carnicería y lugar de venta de

atravesar Robador yendo hacia Cadena. Dictaminaron favorablemente los arquitectos concediendo la licencia de obra y fue entonces cuando el Magistrado Local de la Junta de la Galera ordenó suspender las obras. El pleito que surgió tras esta decisión quedó detenido por los acontecimientos políticos de 1808. J. Carrera Pujal (op. cit., pág. 180) comenta cómo después de haber concedido permiso el Ayuntamiento a un hortelano para que construyese unas casas en la travesía de la calle Trentaclaus a San Pau, con la condición

de dejar el ancho suficiente, acordó el Ayuntamiento que en lo sucesivo se presentasen para las transversales de San Pau, Hospital y Carne, proyectos que estableciesen un ancho de calle superior a lo normal. El desarrollo de la ciudad se realizará entonces dentro del recinto amurallado construyendo un gran número de casas de varias alturas, sobre todo en el Arrabal: de cualquier forma, es evidente que las pretensiones del Ayuntamiento pecaban de modestas al concebir la amplitud de las calles.

<sup>77</sup> El proyecto más importante es, como se comenta, el que solicita Pelegrín de Bastero; sobre el mismo, ver op. cit., pág. 180.

<sup>78</sup> Marina López y Ramón Grau, *Barcelona entre el urbanismo barroco y la revolución industrial*, op. cit., pág. 40, donde reproducen la memoria del expediente de Pelegrín Bastero existente en el Ayuntamiento de Barcelona. Igualmente l'Almerich en *Historia d'els Carrer de la Barcelona vella*. Barcelona, 1960, en el vol. III, pág. 60, estudia y cita la propuesta de barrio concebida por Bastera.

<sup>79</sup> J. Carrera Pujal, op. cit., pág. 193. En 1798 el Ayuntamiento autorizó a los propietarios de las huertas situadas en las calles de En Robador y la Cadena que abriesen tres calles de 24 palmos de amplitud, las cuales deberían adoptar los nombres de Concepción, San Rafael y San Bernardo; dió también permiso a un propietario para aprovechar el huerto que tenía en la calle de la Cadena de forma que pudiese unirse ésta con la de Riereta. Como consecuencia de este aumento de población Amat i Cortada comentaba, en

junio de 1783, como continuamente se construían viviendas de numerosos pisos, lo cual significaba un importante crecimiento de la población «... que penso arriba ja al número de 150.000 persones non veient-se com abans botiques i pisos per llovar, doncs apenes acabats ja i ha inquilins».

<sup>79</sup> J. Carrera Pujal, op. cit., pág. 195. En 1800, Gómina solicitó permiso del Capitán General para edificar casas en el huerto que poseía a continuación de Ferlandina,

pertenecientes antes a la Casa Puget. A petición de la Audiencia informó el Ayuntamiento que la venta se había realizado sin noticias suyas, teniendo en cuenta que el carrer de los Angeles no llevaba la misma dirección que la Fernandina y, no siendo posible, mandó confeccionar el plano de una plaza para disimular las imperfecciones, las cuales, además de permitir la formación de travesías, podían servir a un tiempo para instalar allí una fuente, una carnicería y un lugar de venta de comestibles. Se intentaba

que el dueño, cobrando su precio justo, facilitase al terreno no solamente una dirección correcta, sino que, al mismo tiempo, debía embellecerlo y dotarlo de la infraestructura precisa a fin de que aumentase el valor de las casas a edificar. Sin embargo, destacaba como Puget no cedió nunca los terrenos para el proyecto, por lo cual quedaron siempre las imperfecciones de los edificios, de poco valor y con esquinas incorrectas. Ver Archivo Histórico de Barcelona, *Informes y Representaciones*, fol. 259.



comestibles, viendo que el dueño, cobrando su justo precio, facilitase el terreno, con lo cual no sólo se lograba la urbanización de la zona sino también la adecuación de servicios. Será en los últimos años del siglo cuando se urbanice el Rabal, organizándose las fábricas y construyendo, paralelamente, las viviendas: pero lo que entiendo más significativo es que esta actividad va aparejada al control sobre la huerta y, lo que es más sintomático, en la definición del viario en esta zona pervive la parcelación de las huertas barrocas, superponiéndose la nueva trama urbana sobre la división de las antiguas parcelas, al tener que aprovechar los propietarios del suelo los terrenos que poseían<sup>79</sup>.

Las últimas intervenciones en el siglo propiciadas por los Capitanes Generales: el proyecto de adecuación de la Explanada

Como he señalado, uno de los problemas más graves planteados en la Barcelona de la segunda mitad del XVIII radicó en el deficiente sistema de infraestructura que tenía la ciudad: y sí he comentado los problemas surgidos en la organización de caminos, otro aspecto comentado por Ricla en el *Memorial* que dirigiera en 1771 al Ayuntamiento se refería a la falta de un sistema de canalización y desagüe en la ciudad. La falta de fuentes o el sistema de alcantarillado, que debía contribuir a la perfecta higiene tanto de las calles como de las aceras, era deficitario, del mismo modo que lo era el empedrado de la mayoría de las calles o el sistema de recogida de basuras, tareas todas ellas a cargo del Ayuntamiento<sup>80</sup>. En 1786, al solicitar la Audiencia un informe a éste sobre la situación de sanidad en los vecinos, respondía con un largo

escrito en el que hacía hincapié en la escasa superficie de la ciudad y sus muchos habitantes, haciendo énfasis en cómo a los problemas existentes en la parte oeste de la ciudad había que añadir, además, los que se derivaban de las aguas embalsadas, por tener éstas difícil desagüe<sup>81</sup>. El tema de las aguas estancadas y el problema de organizar fuentes era especialmente importante en el frente al mar de la ciudad: recordemos, por ejemplo, la petición que hiciera en su día el Capitán General para dar agua a la Barceloneta. Pero además, y sobre esta zona, conviene destacar la opinión de la Corporación: al ser preguntada sobre la comodidad de la habitación de los vecinos, había manifestado señalando cómo en los recintos amurallados quedaban todavía espacios para formar calles como la del Conde de Asalto, aprovechando solares y huertas, si bien aconsejaba dejar algún espacio, en las inmediaciones de la muralla «... para no echar a perder la hermosura y delicia de aquel paseo», destacando que el comercio había preferido tener sus habitaciones y almacenes cerca del Portal del Mar. Sin duda, el Ayuntamiento pensaba poblar la Explanada de la Ciudadela con una solución idéntica al Rabal, de manera que en pocos años aquella zona se viese colmada de edificios que reportasen una *comodidad inexplicable* a los barceloneses<sup>82</sup>. Aparece así la voluntad por ordenar la Explanada unida al problema de instalación de fuentes y desagües: en 1780 los médicos dependientes de la Junta de Sanidad habían puesto de relieve cómo las cañerías y desagües se hacían, en el Rabal, estrechos y destacaban además cómo en la zona se construían pocos servicios en relación con el número de habitantes, por lo cual era difícil evacuar las basuras<sup>83</sup>. Por ello la Junta señalaba «... en vista de todo lo cual, de que no obstante que se da sentado

el derecho que cada uno puede levantar su edificio hasta el cielo, tal vez no lograría esta facultad con independencia de la policía, si ésta reconoce como principios los abusos que conviene poner algún coto; que prepondera la salud pública a la utilidad de cualquier particular y que de esta libertad infinita que concede al particular una ley favorable a los intereses puede resultarle perjuicio en orden a la salud, por usando de ella más allá de lo que convenga, viniendo una epidemia, él mismo, sus hijos y su familia, serían fatales víctimas de ella». La operación que define el Capitán General en torno a la Explanada, en 1796, parte de un supuesto bien distinto a la política esbozada en el Rabal: organizar un paseo entre la Puerta Nueva y la Ciudadela, frente a la muralla. Para financiar la operación, el Estado puso a la venta terrenos para edificar sobre la acequia Condal o *Rech de la Explanada* y el proyecto se planteó entonces desde supuestos distintos a los anteriormente planteados al introducirse, finalmente, el esquema de embellecimiento en la organización de paseos<sup>84</sup>. En 1750 el Marqués de Mina había decidido ya construir un camino junto a la Explanada, entendiéndolo como indispensable para evitar que el barro dificultara el tránsito: la Explanada ofrecía pocos alicientes a los barceloneses, sobre todo si tenemos en cuenta la temida presencia de la Ciudadela; valorada la Explanada tan sólo como lugar donde se almacenaba el bacalao que descargaban los barcos, en sus inmediaciones se organizaba, con motivo de la fiesta de Santo Tomás, una feria de pavos, gallinas y patos. Sabemos que desde 1772 hubo preocupación, por parte de los vecinos, debido a la construcción de barracas en las proximidades de la Explanada, y temer los antiguos habitantes, que pudiesen repetirse en el Rech los problemas que se planteaban en la Barceloneta. En

1773 el citado Camps planteó, en la Explanada, la edificación de un importante número de viviendas proponiéndose en la zona (junto al cuartel de caballería, en el terreno comprendido entre el frente de la Ciudadela y la Explanada) un proyecto para incrementar la población<sup>85</sup> y, en 1779, Amat i Cortada comenta cómo se inició, en la Explanada, la construcción de un gran almacén de pertrechos de guerra en el terreno «... que servía de plaza de los puertos, inmediato al baluarte de Mediodía y al pasaje del Prado»<sup>86</sup>. Para paliar los efectos de la crisis de trabajo provocada por la guerra contra Inglaterra, entre 1796 y 1801, Lancaster promovió un importante conjunto de obras públicas<sup>87</sup>, siendo sin duda el proyecto más notable la ordenación de la Explanada. Una de las primeras medidas que tomó, con vistas a reunir fondos para aquellos gastos fue vender los terrenos próximos al Rech, de forma que las casas allí construidas se concibieron de forma muy distinta a las planteadas en el Rabal, al ser condición que se proyectasen de planta única y un piso, manteniendo así la altura que definía el edificio de la Academia de Matemáticas existente. En 1797 Lancaster participaba al Ayuntamiento su intención de incrementar algunos de los espacios existentes con vistas a facilitar «... la comodidad del público disponiendo entonces que, a lo largo de la Explanada, se construyese un pasaje consistente en varias calles formadas por filas de árboles, con los correspondientes canapés y una fuente en el medio». Mandó que el fontanero municipal se presentase al Coronel de Ingenieros correspondiente para tratar la cuestión de la organización de las fuentes y, añade Amat, las obras se iniciaron, en agosto del mismo año, gracias a los donativos de la clerecía, nobleza y comercio, así como a colegios y gremios: trabajaron unos 150

304

305

80. J. Carrera Pujal, op. cit., pág. 255. Ver igualmente el plano que se encuentra en el Archivo General de Simancas (M.P. y D. VIII-118, G.M. leg. 3317) «Plano demostrativo

del actual repartimiento del nuevo proyectado de la agua que viene de la Acequia Real y Condal para el riego del terreno del convento de San Francisco de Paula, Casas de

Lantora», Monasterio de Ntra. Sra. y Santiago de Ajunquera, fechado en 1750.

81. J. Carrera Pujal, op. cit., pág. 179. Ver Archivo Histórico de Barcelona, *Informes y Representaciones*, sin foliar.

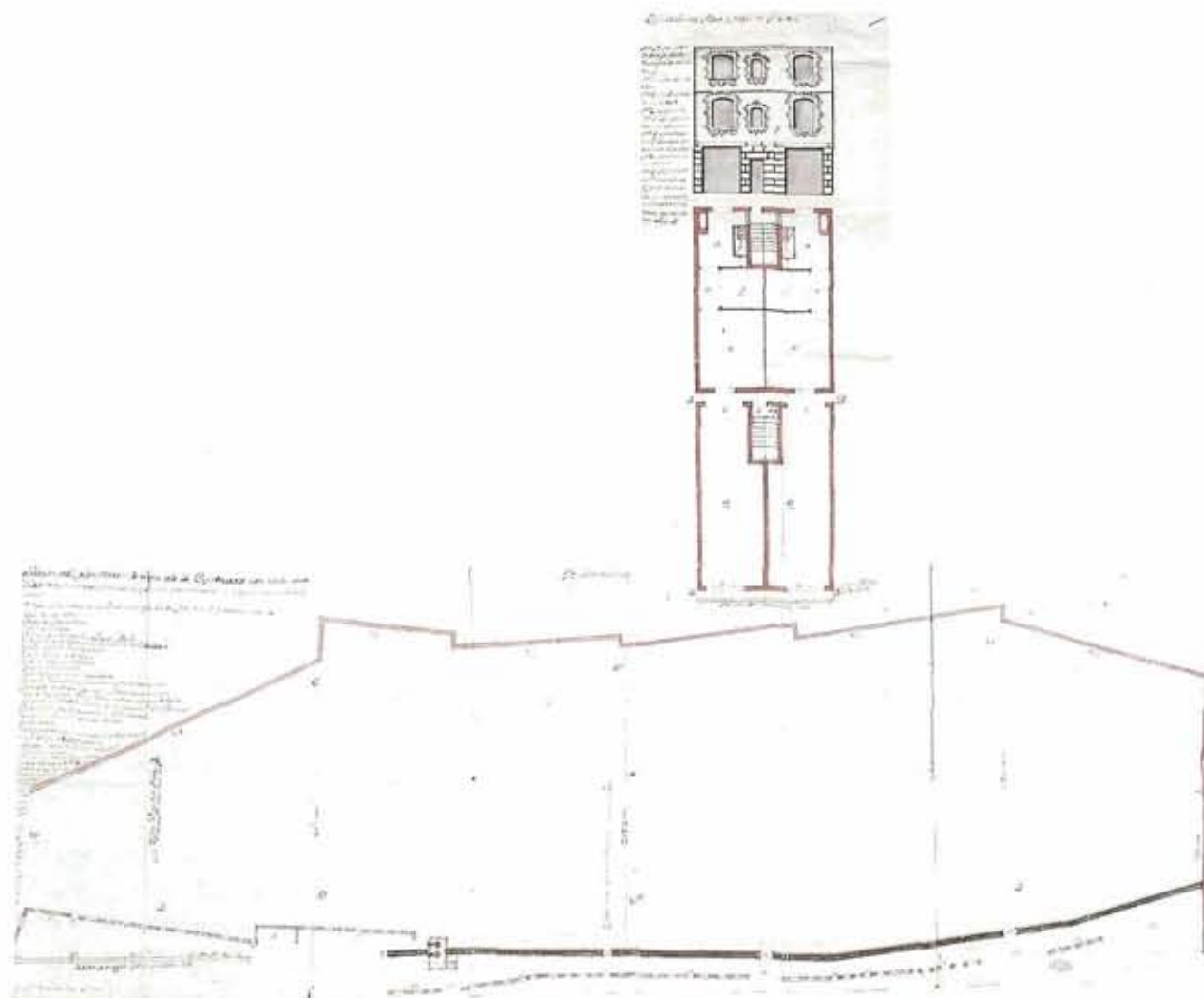
82. Sobre la situación de Barcelona, ver la carta que remite Francisco de Zamora a Campomanes, fechada el 26 de agosto de 1786 y en la que describe la situación de

la ciudad. Fundación Universitaria Española. Archivo Campomanes. Sig. 31-9.

83. Marina López: *Vivienda y segregación social en Barcelona*, op. cit., pág. 79. Cita el decreto de 1780.

84. J. Carrera Pujal, op. cit., págs. 236 y 238. Comenta el diario de Amat i Cortada de 1796.





Vivienda que se debe construir frente al final del Paseo de la Explanada. 1792. A.G.S.

85. J. Carrera Pujal, op. cit., pág. 255. Ver nota 80.

86. Ver la nota que da el «Diario de Barcelona» de 28 de julio de 1800 describiendo la situación en que se encontraba la plaza de San Jaime al subastarse los solares para construir barracas en el Rech Condal en la Explanada. Fechado en 1787 complementa dos importantes planos señalados por nosotros: uno el «Plan de las casas que se pretenden construir en la Explanada de la Ciudad de Barcelona por José Antonio Campos y

compañía», fechado en septiembre de 1777 y que se encuentra en el Archivo General de Simancas, M.P. y D. X-43, G.M. leg. 3326. El otro se refiere a la construcción de los cuarteles en aquella zona: «elevación del cuartel de caballería y casas laterales que se proyectan en la Explanada de Barcelona, al frente de la Ciudadela, y espacio de terreno comprendido entre el frente de la Ciudadela de Barcelona y las casas de la ciudad, llamado Explanada, donde se manifiesta el proyecto para aumentar la

población». Servicio Histórico Militar. 2207-010/047. Núm. 2-12/2207.

87. J. Carrera Pujal, op. cit., págs. 194 y 331. Ver igualmente J. Mercader Riva: *Barcelona durante la ocupación francesa*, op. cit., pág. 47, en especial nota 76.

jornaleros de fábrica, construyéndose un conjunto arbolado a imitación del madrileño Paseo del Prado. El Paseo de la Explanada fue obra de Antonio López Sopena<sup>85</sup>, ingeniero militar a quien hemos visto trabajando tanto en Vigo como en Tarragona: inaugurado el Paseo en la Vigilia de San Juan, de 1798, se celebró allí una importante fiesta (iluminaciones, música...), y con este motivo mandó el Capitán General al Ayuntamiento que dispusiese faroles para que «... se evitasen los excesos que, favorecidos de la oscuridad, pudieran cometerse», calculando el número de los que debían disponerse entre 60 y 80, si bien el Ayuntamiento instaló tan sólo 64. En 1800, Domingo de Lestrade proyectó una fuente con cuatro grifos para el Paseo de la Explanada y pronto el conjunto arbolado se convirtió en uno de los lugares de encuentro preferidos por los barceloneses, como lo prueba que el carnaval de 1798 se realizase en aquel lugar, celebrándose cinco grandes bailes de máscaras y continuándose los bailes populares en el Paseo hasta 1801. Cualquier pretexto, comenta Amat, fue, desde aquel momento, bueno para organizar fiestas en la Explanada: obtención de fondos para distribuir sopas benéficas, sorteos...; en 1802 las arcadas situadas en su mitad fueron derruidas con el fin de que los reyes pudieran hacer su entrada triunfal por el centro de la avenida, siendo entonces necesario

urbanizar de nuevo el mismo<sup>86</sup>: hacia la parte del mar se realizó un empedrado circular y el resto se dejó con arena. Como ornamentación se organizaron dos cascadas, una a cada extremo del paseo, consistiendo una en «gran estatua de Hércules de piedra, estatua de bona planta, talla y figura», eligiéndose la figura de Hércules por ser el legendario de la ciudad y, al otro lado, se dispuso la estatua de Aretusa (la diosa que se convirtió en fuente), adornada de símbolos acuáticos. Entre ambas, en el centro, se organizaron dos surtidores, el uno representando a Tritón y el otro una Nereira abrazada a un delfín.

He comentado como el proyecto del paseo se financió con intención de dar trabajo a los afectados por la guerra con Inglaterra pero, al mismo tiempo, significaba asumir una propuesta esbozada en los tiempos del Marqués de Mina. A finales de 1799 un regidor exponía al Consultorio cómo, siendo público que el Capitán General deseaba permitir la edificación de viviendas a ambos lados del puente, frente al borrón, pedía del Ayuntamiento que realizase gestiones encaminadas a que dicho puente fuese ensanchado: aceptada la propuesta, la Corporación manifestó al Capitán General la posibilidad de hacer obras en la «... curva que formaba el Rech y ocupar un parte de la embocadura del Born, para construir allí una línea

88. Los planos de Antonio López Sopena para el paseo de la Explanada, fechados en 1799, se encuentran en el Archivo General de Simancas y corresponden uno a: *Perfil que pasa por el cordón del Revellir, Foso, Camino Cubierto, Explanada, Paseo y Rech, por la capital*, así como otro en el que describe el terreno existente en la Ciudadela de la plaza, la acequia Condal o Rech que le termina. Fechados ambos en junio y septiembre respectivamente de 1799, su signatura es M.P. y D. XII-37,

XIX-58, ambos provenientes del legajo G.M. 3694.

89. M<sup>te</sup> de los Angeles Pérez Samper: *Barcelona, Corte. La visita de Carlos IV en 1802*, Barcelona, 1973, pág. 171. Sobre la construcción de la estatua de Hércules, ver el plano de Domingo de Lestrade que se encuentra en el Servicio Histórico Militar, *Planos, perfiles y elevación de una fuente con cuatro grifos que se proyectan en la Explanada de Barcelona para surtir de agua al público de sus vecindarios*, sig. 8637-040/346/346, F-32-27/8537. Existe igualmente otro importante plano de Domingo Balleste,

sobre el mismo tema, con sig. F-32-28/8538. Mercader Riva da igualmente noticia de la construcción del paseo: ver *Barcelona durante la ocupación francesa*, op. cit., pág. 47, núm. 73 y, siempre, J. Carrera Pujal, op. cit., pág. 241.



de casas»<sup>90</sup>. El resultado fue que, en agosto de 1800, se acordó que las dos terceras partes del precio que se ofreciesen por los solares para edificar pasado el Rech debían destinarse para socorrer a los artesanos y jornaleros que no tenían trabajo. Las viviendas debían construirse según un plan formado y su altura era reducida, con vistas a no entorpecer las vistas a la Ciudadela. Frente a la problemática que aparecía en el Rabal se define ahora una propuesta de planeamiento estableciéndose un modelo de vivienda, no sólo en planta, sino también en altura. Amat i Cortada comentaba, en este sentido, cómo en junio de 1800 ya estaban contruidos los terrenos vendidos por Lancaster; la limitación de altura de casas algunos la atribuyeron no tanto al hecho de que con ello se perjudicase la vista dominante de la Ciudadela, como a que hubiese sucedido algo similar a lo ocurrido con el lado del Rech, frente al Born, donde los propietarios se opusieron a la edificación de nuevas viviendas puesto que aquella zona era uno de los puntos más apreciados de la ciudad, y donde llegaban, además, las verduras, cereales, carne y pesca salada<sup>91</sup>. A los dos meses, comenta Amat, se había construido ya una casa similar en la composición a la Barceloneta y algunas otras fueron rifadas: sin embargo el Ayuntamiento se opuso a la construcción de estas viviendas frente al Rech

argumentando que lo que se pretendía era ampliar el mercado del Born, ya de por sí insuficiente.

Transformaciones y proyectos en Barcelona con motivo de la visita Real de 1802

La Barcelona que a finales del siglo XVIII contemplaba Antonio de Capmany o la que en 1802 celebró, con brillantes fiestas, la presencia de Carlos IV y su familia, era una ciudad que bien puede ser calificada como de preindustrial<sup>92</sup>. La actividad que desplegaban sus 110.000 habitantes se proyectaba mucho más allá de los límites de Cataluña y se hacía sentir en el interior de la Península, en los puertos andaluces o gallegos, en las Antillas o algunos otros puntos del continente americano. Por ello la visita que realizaron los Reye a Barcelona, en 1802, con motivo de las nobles bodas reales, tuvo una trascendencia y proyección un tanto singular. Existe una larga relación de las fiestas y solemnidades celebradas con esta ocasión: Alenda y Mira daba noticias de algunas de ellas y M. Angeles Pérez Samper publicó un trabajo sobre el tema, complementando así los estudios de Bassegoda sobre cuál fue, realmente, la transformación de la ciudad en aquel momento<sup>93</sup>. La importancia de la visita es clara: al encuentro de la comitiva española llegaron los Príncipes de

Nápoles con su séquito, así como los Reyes de Etruria con el suyo: es necesario entonces comprender que a estos visitantes, y el número de personas que integraban la Comitiva Real española era de 2.326, hay que añadir la dotación de los barcos que formaban parte de la escuadra que acompañó a los Príncipes napolitanos, así como la que escoltó a los Reyes de Etruria. Por si fuese poco, hay que añadir a todos los viajeros, procedentes de toda la península y aun del resto de Europa, que se congregaron en la ciudad, llevados por la curiosidad de ver al Rey y deseosos de participar en las fiestas: Amat cifra en 5.000 las personas que componían el séquito real y calcula entre 30.000 y 70.000 el número de aquellos visitantes ocasionales que llegaron a la ciudad. El gran número de éstos planteó importantes problemas de alojamiento, abastos, transformaciones en la ciudad... y ello ocasionó problemas al Ayuntamiento sobre cómo organizar la visita. Se nombró una *Comisión de Obsequio*, encargada de todos los cometidos: no sólo de las fiestas, sino también de los ornatos a establecer en la ciudad, de las obras de empedrado en las calles y la reconstrucción de las casas: se propusieron reformas urbanas, modificaciones en los cauces de aguas, renovación de fachadas, ampliación de calles y otras obras de embellecimiento y mejora de los

principales monumentos ciudadanos. Las reformas más importantes se centraron en la plaza del Palacio: junto a ésta se encontraba la Aduana, recién construida, y la Lonja, también renovada. Se arreglaron, sobre todo, aquellas calles por donde había de pasar la Comitiva: la calles del Carmen, del Obispo, Plaza Nueva, calle de los Arcos, plaza de San Jaime, calle Ancha, Hospital y San Antonio. Con el fin de embellecer la ciudad el Ayuntamiento cuidó que se remozaran las fachadas de viviendas y de casas<sup>94</sup>; se emprendió la tarea de alinear las edificaciones de forma que las calles resultaran más amplias y armónicas y se prohibió, de forma definitiva, la construcción de voladas, porque quitaban luz a las calles, mandando eliminarse muchas de las existentes. Paralelamente, se transformaron muchos edificios: como he señalado, se reformó el Palacio donde fueron alojados los Reyes durante su estancia; se alteró el aspecto de la iglesia de Santa Mª del Mar; se construyó, como estudió Bassegoda, el puente del Real Palacio que debía unir éste con la Aduana, siendo encargado Tomás Soler Ferrer; se realizaron obras en la Lonja y se modificó el aspecto del paseo de la Explanada. La visita de Carlos IV aceleró la recuperación de la ciudad: los proyectos iniciados por Ricla treinta años antes fructificaban ahora y, de manera sorprendente,

90. J. Carrera Pujal, op. cit., pág. 241.  
91. Ibid, pág. 194.  
92. M. Arranz, op. cit., pág. 2; Mª de los Angeles Pérez Samper, op. cit., pág. 82, ver, especialmente, nota 145.  
93. J. Bassegoda Nonell: «*Arquitectura neoclásica en Barcelona. El Puente del Real Palacio*», en «*La Vanguardia*», 2 de marzo de 1972. M.ª de los Angeles Pérez Samper, op. cit., da una importante relación sobre los manuscritos de la colección

Folletos Bonsoms (págs. 180-182) que se encuentran en la Biblioteca de la Universidad de Barcelona sobre el tema y a los que también Carrera Pujal había hecho referencia. Paralelamente a éstos, yo mismo he encontrado algunos datos sobre las fiestas de Barcelona que pueden complementar los anteriormente dictados: «Sucinto diseño de los considerables preparativos con que se propone Barcelona dar muestras de su amor a las Magestades de sus Soberanos, en ocasión de

haberla distinguido con el honor de celebrarse en ella el feliz desposorio de nuestro Príncipe de Asturias con su prima la Princesa de Nápoles.» (1802). «Al feliz arribo y detención de su M.M. y A.A. en la ciudad de Barcelona». (1802). En algún momento he encontrado referencia de otra entrada «Al feliz arribo y detención de SS.MM. en Barcelona en 1802»; pero, desgraciadamente, no he podido localizarla en ninguna biblioteca. Ver, por el contrario, las que se citan a continuación con referencia a

donde se encuentran y signatura: «Relación de las fiestas y regocijos con que la ciudad de Barcelona, celebró el arribo, desembarco y rendición que hicieron en ella el Rey Carlos IV y su Augusta esposa, doña María Amelia de Saxonia con sus Altezas». (1802). «Diversiones, festejos públicos y otros acontecimientos que han ocurrido en la ciudad de Barcelona desde el 11 de septiembre hasta principios de noviembre de 1802, con motivo de la llegada de SS.MM. y AA. a dicha ciudad, y del viaje a la villa de

Figueras». «Entrada de SS.MM.CS. Carlos IV y María Luisa en Barcelona, la tarde del 11 de septiembre de 1802. Noticia individual de la entrada de los Reyes nuestros señores y Real familia en la ciudad de Barcelona, la tarde del 11 de septiembre del presente año mil ochocientos dos.». Barcelona, 1802. En Biblioteca Nacional, V. Cª. 2625-77, y en Biblioteca Palacio Real, Índice, T. XXVII. VIII-19342. «Poesías al feliz arribo y dentención de sus S.S.M.M. en la ciudad de Barcelona, (1802) en Biblioteca Palacio Real.

«Itinerario del viaje que SS.MM. han resuelto hacer a Barcelona, saliendo de Madrid día 12 de agosto de este año de 1802. Ciudades, villas y lugares, ríos, puentes...», en Museo Histórico de la Administración, sig. R/237. (Alcalá de Henares), R/237 «Reimpresión y rectificación de los itinerarios que compuso don Pedro Boada de las Costas y Figueras, del Consejo de S.M. Alcalde del Crimen de la Real Audiencia de Barcelona... para otros tantos viajes que hicieron SS.MM.....» (1802). En Biblioteca Nacional, sig.

R/24134. «Itinerario del viaje de SS.MM. a Barcelona y Valencia en 1802. Respetuosos afectos con que las escuelas Pías de ... Cataluña aplaudían al feliz arribo de sus Majestades el Rey ... Don Carlos IV la Reina Nuestra Señora Doña M.ª Luisa». 1802, en Biblioteca Palacio Real, Pas-2897.

94. J. Carrera Pujal, op. cit., pág. 195.



fue el propio Ayuntamiento quien asumió las propuestas entonces concebidas: interesa destacar cómo, con ocasión de la visita, el Ayuntamiento decidió que, desde ese momento, cualquier arquitecto que proyectase una obra debía estudiar y presentar a la Corporación dibujos de cómo había de quedar la plaza o calle sobre la que quería edificar. Se dictaron ordenanzas municipales sobre la prohibición de vaciar aguas sucias en las calles, disparar petardos, hacer ruidos, llevar bastones... mandándose retirar también los bancos de los cafetines, para evitar que la gente se sentara en ellos después de haber bebido; se dispusieron normas sobre limpieza en las vías, y riego de calles, prohibiéndose apacentar los puercos en las calles o dejar pudrir en las mismas animales muertos. La visita de 1802 significa pues la adopción de unas ordenanzas que modificarán la imagen de la ciudad<sup>95</sup>. Se intervino no sólo en la antigua trama, sino que se realizaron reformas en los proyectos más recientes: con motivo de la visita que debían realizar los Reyes a las Ramblas, el Ayuntamiento realizó un importante gasto destinado a poner en orden el antiguo arco del huerto del convento de San José y, para perpetuar la visita, decidió construir un obelisco en el Plá de la Boquería. Bacardí, uno de los importantes industriales barceloneses de la época (junto con Erasmo Gómina o Juan Canaleta)

fue el encargado de organizar, en uno de sus huertos próximos al Hospital del Mar, un *toril* para la realización de corridas de toros<sup>96</sup>. Esta voluntad de cambio y reforma condujo, a veces, a desarrollar iniciativas en ocasiones un tanto equivocadas: pretendiendo transformar la ciudad y embellecerla, el Ayuntamiento (que había señalado, dentro del programa de actos, que en la Catedral debía celebrarse una Misa solemne), ante la imposibilidad de terminar las obras del Pórtico, decidió disimular al menos las «... grosas pedras que se eixían al devant ab molts forats que eran altres tants nius de olivás, esparvés y mussones»<sup>97</sup> recubriendo toda la fachada de estuco que luego se pintó, —representando en el color de la piedra, un tono gris azulado— una perspectiva gótica de acuerdo con el estilo del edificio. El disparate fue realizado bajo la dirección de Tomás Solanes, Académico de San Fernando; Amat comenta como la fachada, alisada y remozada, no ofreció pues un aspecto demasiado satisfactorio si se compara con la admirable arquitectura del resto del edificio: el gótico veía empañada su realidad por un frontis y, añade el mismo Amat i Cortada, éste no era digno del exterior «... la portada quedara com sestaba ab lo dissimulo del rebozzo que en una cathedral tan magnífica es una xavacanada y en altres termes un pegote».

95. M<sup>a</sup> de los Angeles Pérez Samper, op. cit., pág. 124.

96. Ibid, pág. 121.

97. Ibid, pág. 121.

## Desarrollo urbano de Madrid en la segunda mitad del siglo XVIII

### Crecimiento hacia el norte, sur y este. La fiesta como recorrido de la ciudad: el uso de la misma

Al estudiar los diferentes proyectos de ensanches de las ciudades españolas, he intentado partir de una idea central: el diseño urbano, como había comentado Laugier, era un problema formal; tan sólo existían ciertas valoraciones concretas sobre lo que significa el espacio colectivo y, en este sentido, cada una de las soluciones diseñadas en las propuestas de ensanches de ciudad respondían a motivaciones concretas y específicas. A riesgo de caer en un determinismo mecanicista, entiendo que el hecho económico fue fundamental en aquel cambio, puesto que era la creación de la nueva necesidad la que definía la existencia de un nuevo programa, siendo entonces el diseño urbano un problema secundario. Sin embargo, sorprende que podamos plantear una problemática de ensanche en el Madrid de la segunda mitad del siglo XVIII cuando conocemos bien, a través de los distintos estudios, cual era la situación en la que se desenvolvía la ciudad. Debido a su condición de Corte y a su estructura económica, Madrid era, en aquellos años, una ciudad donde se concentraban aristócratas, funcionarios y militares y donde, por otra parte, el comercio y la industria carecían de la relevancia que tuvieron en otras poblaciones. Teniendo presente los datos que ofrece Ringrose sobre la balanza comercial de la ciudad sabemos cómo en 1787 se importaban productos por valor de 500 millones de reales y tan sólo se exportaban mercancías valoradas en tres millones y medio de reales, lo cual producía un desequilibrio que tenía su origen en la propia estructura de ciudad y que interesa comparar con otras ciudades; contrastándola, en este sentido, con Barcelona, vemos cómo en aquel año vivían en Madrid 8.545 nobles, mientras que en Barcelona,

por el contrario, residían tan sólo 259; frente a un 43 % de habitantes tipificados en la primera como criados o empleados residentes en la casa del señor, en Barcelona esta cifra no alcanzaba ni siquiera el 17 %, y mientras que un 73 % se dedicaba en Barcelona a la industria o al comercio, en Madrid éstos últimos apenas si supusieron el 41 %. Por último, y frente a un 12 % de funcionarios o empleados de la Corona que residían en la Corte, el tanto por ciento de los mismos que vivían en Barcelona apenas superó el 2 %. Madrid era pues una ciudad improductiva, donde el sector terciario tenía gran fuerza y donde los diferentes catastros demuestran la casi nula actividad de una industria importante: tan sólo, veremos más adelante, pequeños talleres preocupados por la promoción de piezas de lujo que, precisamente, tenían como función suministrar objetos a aquellos numerosos nobles que residían en la ciudad. La ciudad vive pues no sólo a costa de los ingresos que suponen los impuestos cobrados al resto del país, sino también gracias al gasto que realizan los numerosos visitantes de otras zonas que llegan a la Corte con la pretensión de lograr favores. Sin embargo, interesa destacar otro dato y es la contradicción que aparece entre el crecimiento de la ciudad y el aumento de sus viviendas: Madrid, que pasa de tener 80.000 habitantes, en el siglo XVII para contar, en 1787, con 147.000 (y sólo diez años más tarde poseer 167.000) tiene, según los diferentes catastros, un número de viviendas que en el siglo XVII se cifra en 7.024, mientras que en 1797 la cifra que se da es de 7.398: todo ello significa un hecho tan sorprendente como es que para un incremento de población de casi 80.000 habitantes apenas si hubo un aumento de 374 viviendas. A partir de este punto, entiendo que debe abrirse una doble reflexión: por una parte, es evidente que



PLAN QUE CONTIENE EL NÚMERO DE PARROQUIAS CASAS VECINOS PERSONAS CONVENTOS COLEGIOS IGLESIAS CAPILLAS ORATORIOS HERMITAS HOSPITALES CONSEJOS TRIBUNALES CALLES FUENTES PLAZAS CARRELES RECLUTACIONES PUERTAS Y PORTILLOS DE ESTA CORTE

Plan que contiene el número de parroquias, casas de vecinos, personas, conventos, colegios, iglesias, capillas, oratorios... en Madrid. 1767. B.N., Mss.

la obligación que tuvieron los habitantes de la ciudad de alojar en los pisos superiores de sus casas a miembros de la Corte, llega un momento en el cual debe ser puesto en cuestión por absurdo, siendo entonces cuando Carlos III formula una Real Orden estableciendo la necesidad de edificar «... en solares yermos existentes dentro de Madrid, levantando y aumentando las viviendas bajas hasta la conveniente proporción». La disposición real era resultado del importante número de posadas secretas que existían en la ciudad y sobre las cuales se dictaron, igualmente, numerosas disposiciones: lógicamente, y como consecuencia de ello, podemos deducir que hubo también un importante crecimiento de la población, estableciéndose un

desarrollo en la ciudad existente. Sin embargo, la segunda idea que entiendo es igualmente importante radica en conocer cuál fue la propuesta que se esbozó por parte del Ministro de Hacienda, Jovellanos, al intentar proponer la imagen de una nueva población capaz de solucionar, por lo menos en parte, los problemas antes comentados. En este sentido entiendo que debemos analizar en primer lugar cuál fue la situación real de aquel Madrid, cuál su desarrollo y transformación urbana (y, al mismo tiempo, cuál pudo ser el uso de la ciudad) para, en segundo lugar, comentar cuál fue la propuesta de ensanche que el propio Ministro de Hacienda formuló en un cierto momento para organizar un nuevo Madrid.



Plano topográfico de Madrid. A. Espinosa de los Monteros. 1769. M.M.M.

### El desarrollo urbano de Madrid en la segunda mitad del siglo XVIII<sup>1</sup>

Poco sabemos, en realidad, de la vida cotidiana en el Madrid de la segunda mitad del siglo: en primer lugar sorprende que, al estudiar las transformaciones existentes en la ciudad, aparece una contradicción de la que nunca los historiadores se han preocupado de explicar: sabemos, y los textos de época así lo mencionan, que el Monarca modificó, con su política sobre la capital, aquella *burgata africana* que había encontrado a su llegada de Nápoles, ajustando la imagen de ciudad a un modelo urbano similar al definido en Francia o Italia; se nos dice, también, que Carlos III cambió Madrid, pero a la vista de la cartografía es difícil saber cuáles fueron realmente las intervenciones propuestas, dado que los documentos de la época

(Chalandrier, Espinosa de los Monteros o Tomás López) deformaron en sus planos la realidad, destacando en ellos obras proyectadas que nunca llegaron a realizarse (por ejemplo, el trazado de los Prados de Recoletos y Atocha; el proyecto inconcluso de Sabatini para Hospital General o el proyecto, también de Sabatini, de la ampliación sur del Palacio Real), equivocando así a quien hoy pretenda utilizar la cartografía como documento fidedigno para conocer la realidad de la ciudad. Aparece además otro hecho, también contradictorio, al contrastar cualquiera de los planos antes citados con el que, casi un siglo más tarde, ofrecerá Castro en su propuesta de ensanche de Madrid: entre lo que él señala como ciudad ya existente y los planos mencionados, apenas existen diferencias y, de creer en los documentos del siglo XVIII, corremos el riesgo de llegar a la conclusión que ni en la época

1. Ver mi trabajo «Vivienda y crecimiento urbano en el Madrid de Carlos III», en el Catálogo de la Exposición «Carlos III Alcalde de Madrid», Madrid, 1988, donde

figura una relación de las casi 750 licencias de obras pedidas y concedidas durante el reinado de Carlos III, con indicación expresa de la calle en la que se encontraban,

número de manzana, arquitecto cliente, tipo de obra a desempeñar y características de los planos (tamaños, técnicas...).



de Carlos III hubo intervenciones en la trama ni tampoco con José Napoleón se llegó a definir una intervención en la ciudad. Las anteriores contradicciones llevan a cuestionar la idea de crecimiento de Madrid que ha sido asumida sin discusión: el perímetro definido por los Paseos se aceptaba como límite de la ciudad, sin haber sido explicado cuándo se alcanzaron éstos; dicho de otro modo, poco o nada se sabe sobre la realidad del crecimiento y desarrollo de Madrid, como igualmente poco o nada sabemos sobre el uso real de la ciudad; y es en este sentido que quisiera establecer una doble premisa. Entiendo, en primer lugar, que la cartografía del momento no refleja la verdad de lo construido en aquellos años, y que por

lo tanto debe entenderse más como *manifiesto* de un ambicioso proyecto que no se llevó a cabo en su integridad; en segundo lugar, entiendo que la planimetría del siglo XVIII encierra una importante información en lo que se refiere al viario (al trazado que define a las manzanas) lo cual da origen a un posible error de interpretación puesto que desconocemos qué existía en el interior de cada una de ellas, cuántas viviendas estaban ya construidas, con cuántas alturas o cuáles eran los solares existentes. Es cierto que la *Planimetría* de Madrid ofrece documentación en este sentido, sin embargo, convendría destacar que aquella excepcional obra se realizó en torno a 1750 y hubiese sido del máximo interés contar con otro trabajo similar, pero



Plano geométrico de Madrid dedicado al Rey por el Conde de Floridablanca. Tomás López. 1785. M.M.M.

realizado ahora en torno a 1800 de manera que, contrastando y comparando, pudiésemos deducir las transformaciones. Al no existir tal trabajo a finales del siglo entiendo que nuestra función es razonar sobre las transformaciones de la ciudad a partir de materiales diferentes.

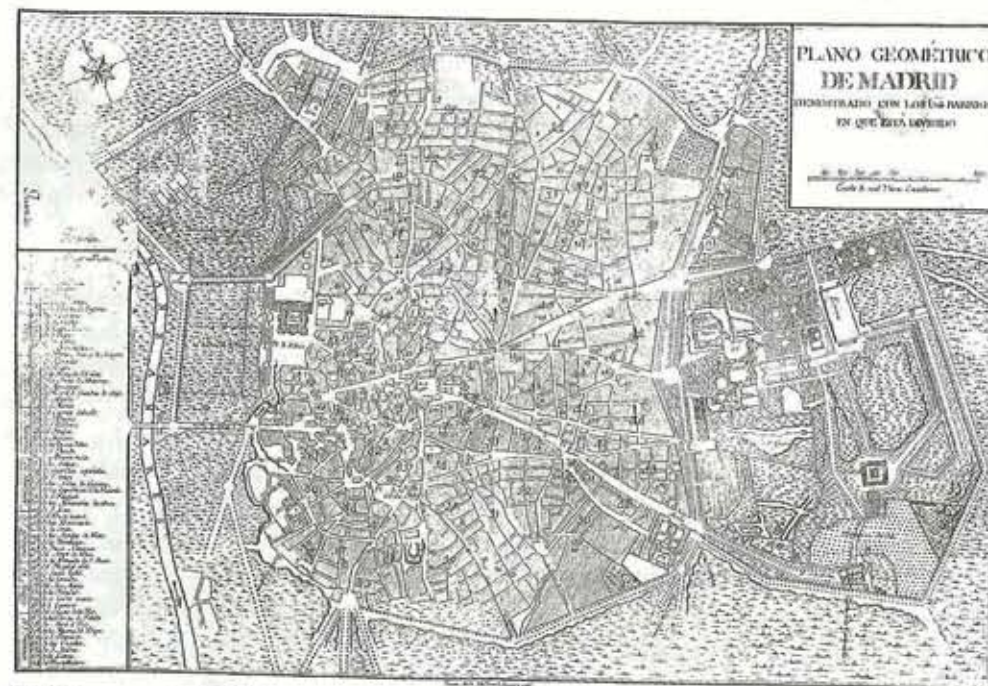
Existe, sobre Madrid, una importante documentación que complementa el conocimiento que podemos obtener de la cartografía, y en este sentido abunda la información impresa o manuscrita sobre las manzanas, sobre la estructura de la población o, incluso, sobre cuáles y dónde se encontraban los equipamientos con que contaba la ciudad en aquellos años. Es sabido que la política urbana de Carlos III se centró en cuatro aspectos: definir y establecer, en primer lugar, una política de embellecimiento siguiendo las pautas marcadas por Patte en el París de Luis XV, consistentes en definir paseos, alamedas y jardines; organizando, en segundo lugar, la infraestructura del alcantarillado, empedrado e iluminación de calles como parte integrante de aquella política de embellecimiento; propugnando, en tercer lugar, la construcción de

edificios de la Administración mediante los cuales se difundía la idea de un barroco clasicista, contraria por tanto a los esquemas definidos por los arquitectos del *barroco mudéjar* madrileños y, por último, entender el proyecto del Paseo del Prado como opción alternativa al Madrid de los Austrias, lográndose así una primera *desamortización* al ser vendidos gran parte de los terrenos existentes en la zona a una aristocracia que deseaba tener sus casas dentro del espíritu francés del *hotel* con jardín, y fuera de la trama urbana.

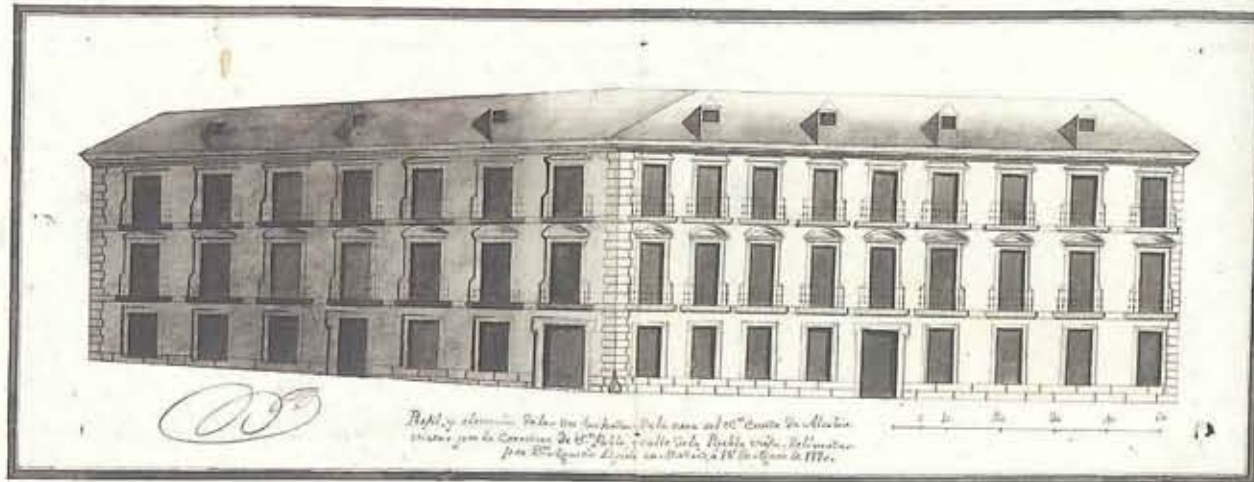
En esta línea sí se han realizado investigaciones y son conocidas las transformaciones sufridas por la ciudad, habiéndose llegado a una sorprendente polémica entre los que pretenden atribuir el mérito del cambio a la política urbana de Fernando VI (a fin de cuentas, señalan, el proyecto de los Paseos, incluido el Prado, se realizó con este monarca, del mismo modo que las operaciones de empedrado no comienzan con Sabatini sino años antes, cuando por decisión del mismo Fernando VI se proyecta el empedrado del camino que conduce desde la Puerta Verde a la Puerta de Alcalá) y los que atribuyen

#### IGLESIAS Y OTROS SITIOS PÚBLICOS

1. Iglesia y Convento de San Agustín.
2. Iglesia y Convento de San Jerónimo.
3. Iglesia y Convento de San Juan de los Rios.
4. Iglesia y Convento de San Sebastián.
5. Iglesia y Convento de San Andrés.
6. Iglesia y Convento de San Antonio.
7. Iglesia y Convento de San Bartolomé.
8. Iglesia y Convento de San Benito.
9. Iglesia y Convento de San Blas.
10. Iglesia y Convento de San Buenaventura.
11. Iglesia y Convento de San Cebaldero de Segovia.
12. Iglesia y Convento de San Francisco.
13. Iglesia y Convento de San Gil.
14. Iglesia y Convento de San Isidro.
15. Iglesia y Convento de San Juan de los Baños.
16. Iglesia y Convento de San Juan de los Reyes.
17. Iglesia y Convento de San Lázaro.
18. Iglesia y Convento de San Mateo.
19. Iglesia y Convento de San Martín.
20. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
21. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
22. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
23. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
24. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
25. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
26. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
27. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
28. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
29. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
30. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
31. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
32. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
33. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
34. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
35. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
36. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
37. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
38. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
39. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
40. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
41. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
42. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
43. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
44. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
45. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
46. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
47. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
48. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
49. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
50. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
51. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
52. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
53. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
54. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
55. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
56. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
57. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
58. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
59. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
60. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
61. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
62. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
63. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.
64. Iglesia y Convento de San Mateo de Guzmán.



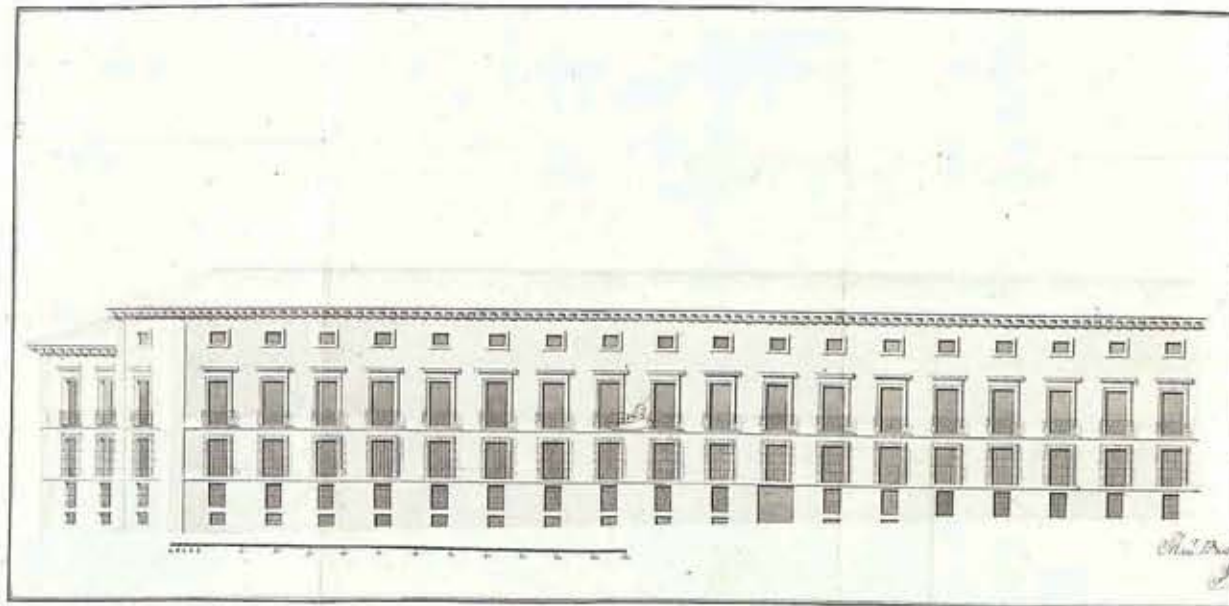




Perfil y elevación de dos fachadas de la casa del Conde de Alcolea. 1770. A.S.A.

cualquier transformación en la ciudad de Carlos III: en mi opinión, ambas opciones olvidan el fenómeno de la ciudad y, optando por el estudio de operaciones puntuales, olvidan lo que significa crecimiento y desarrollo: poco conocemos del Madrid de esos años e ignoramos, además, casi todo sobre sus estructuras: nada, o casi nada, sobre las dotaciones de los barrios y tan sólo se explica la división política de la ciudad en barrios desde supuestos administrativos, sin que todavía se haya analizado convenientemente cuáles fueron y cómo se realizó la división; poco sabemos, igualmente, sobre los tipos de vivienda existentes o sobre la ocupación real del suelo en aquellos momentos. Los historiadores del arte se han centrado bien en

recoger algunos ejemplos concretos, ofreciéndolos como paradigmas de la realidad, bien en seguir la figura de algún arquitecto destacado, buscando obras no conocidas (sin comprender que a menudo ello implicaba el que éstas fueran obras menores); pero ni se ha estudiado la tipología de vivienda para cada una de las clases sociales, ni se ha comprendido que los auténticos constructores de la ciudad fueron otros bien distintos que los arquitectos de la Academia o los Maestros de Obras: y quien estudie los fondos del Archivo de la Secretaría del Ayuntamiento de Madrid podrá ver, por ejemplo —al principio con interés y luego con sorpresa— cómo Manuel Brandi, arquitecto totalmente ignorado por la historiografía, no sólo fue cuantitativamente el

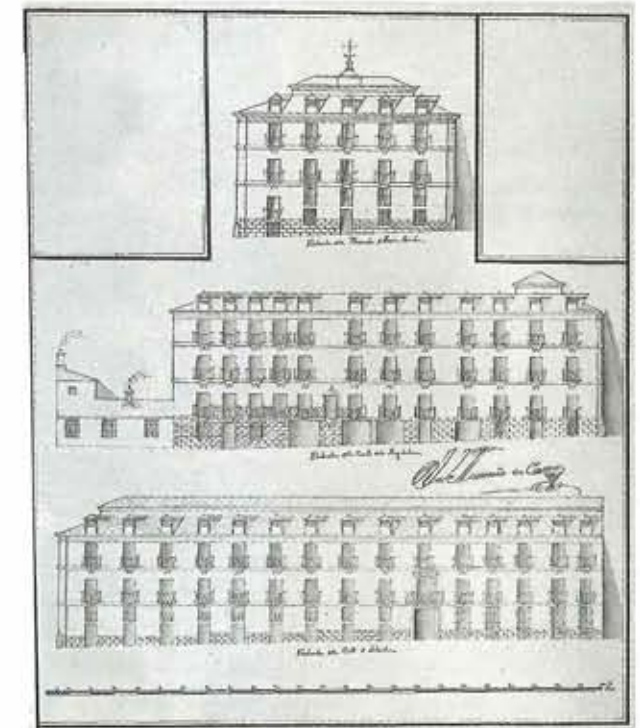


Palacio del Duque de Medinaceli en el Paseo del Prado junto al convento de Capuchinas. Manuel Brandi. 1793. A.S.A.

arquitecto con más trabajo en el momento, sino que además estuvo al servicio de las grandes familias de la aristocracia, edificando numerosos palacios y grandes casas. Pero hay más: es sabido que, a pesar de la normativa que regula el «aumento de plantas y construcción en terrenos yermos» propiciada por el Monarca, intentando de esta forma solucionar el grave problema existente de falta de viviendas en un momento en el cual se produce un salto demográfico, nada sabemos de las operaciones de derribo de antiguas edificaciones y construcción de nuevas viviendas, teniendo además presente que a pesar de los 30 años que transcurren entre el plano de Chalmandrier o el de Tomás López, el primero señala en la cartela del plano la existencia de 7.553 viviendas en Madrid (que, como señalaba Miguel Molina Campuzano, en su excepcional trabajo, corresponden a 11.258 sitios) mientras que el segundo, por el contrario, da tan sólo 7.479: es decir, si nos ajustamos al pie de la letra a lo que reflejan los planos, la ciudad no sólo dejó de crecer, sino que, incluso, llegó a reducir sus dimensiones lo cual es, a todas luces, un sinsentido.

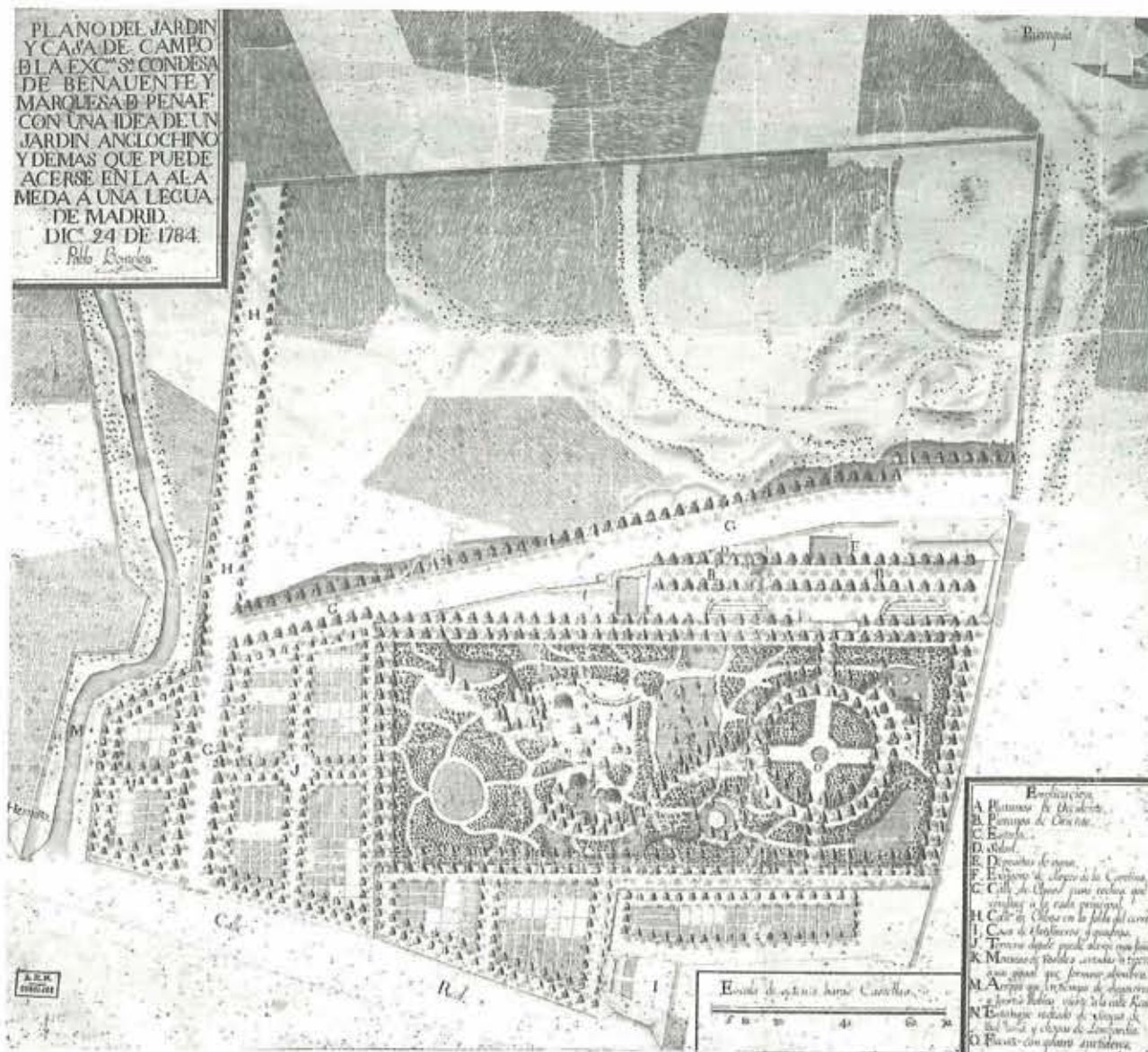
Afirmar, como se ha destacado recientemente, que «... el grueso de Madrid no varía» supone negar todos los testimonios de la época que destacan la importante actividad edilicia centrada no sólo en la construcción de edificios oficiales y palacios para la aristocracia, sino también en la importante transformación de vivienda que aparece en la ciudad: suprimida la Regalía de aposentos, una constante del momento fue el aumento del número de plantas en las casas existentes, subiendo —se decía— en ocasiones dos o tres alturas, con lo cual el número de viviendas no varió (entendamos que la referencia de la Planimetría se refiere al número de solares construidos sin que exista cita al número de alojamientos existentes en cada una de ellas) por

lo cual la ciudad creció verticalmente. Estudiar cuál fue la altura permitida nos llevaría a cuestionar el sentido que tienen las ordenanzas entendidas, como ocurre en Cádiz, la Coruña, Santander o Barcelona desde supuestos higienistas y no desde la pretensión por alcanzar un ideal de composición en fachada, si bien ello abre puertas a un posible estudio de ordenanzas entendidas como referencia a una imagen de ciudad deseada y no alcanzada. Pero, al margen de la sugerencia, si parece que hubo, en el *grueso* de Madrid una importante actividad: y si hubo este desarrollo en la construcción de viviendas, ¿cuál era el centro de Madrid y en qué dirección se planteó el crecimiento?



Palacio del Marqués de Cogolludo en la calle Atocha. Juan Antonio de Castro. 1765. A.S.A.





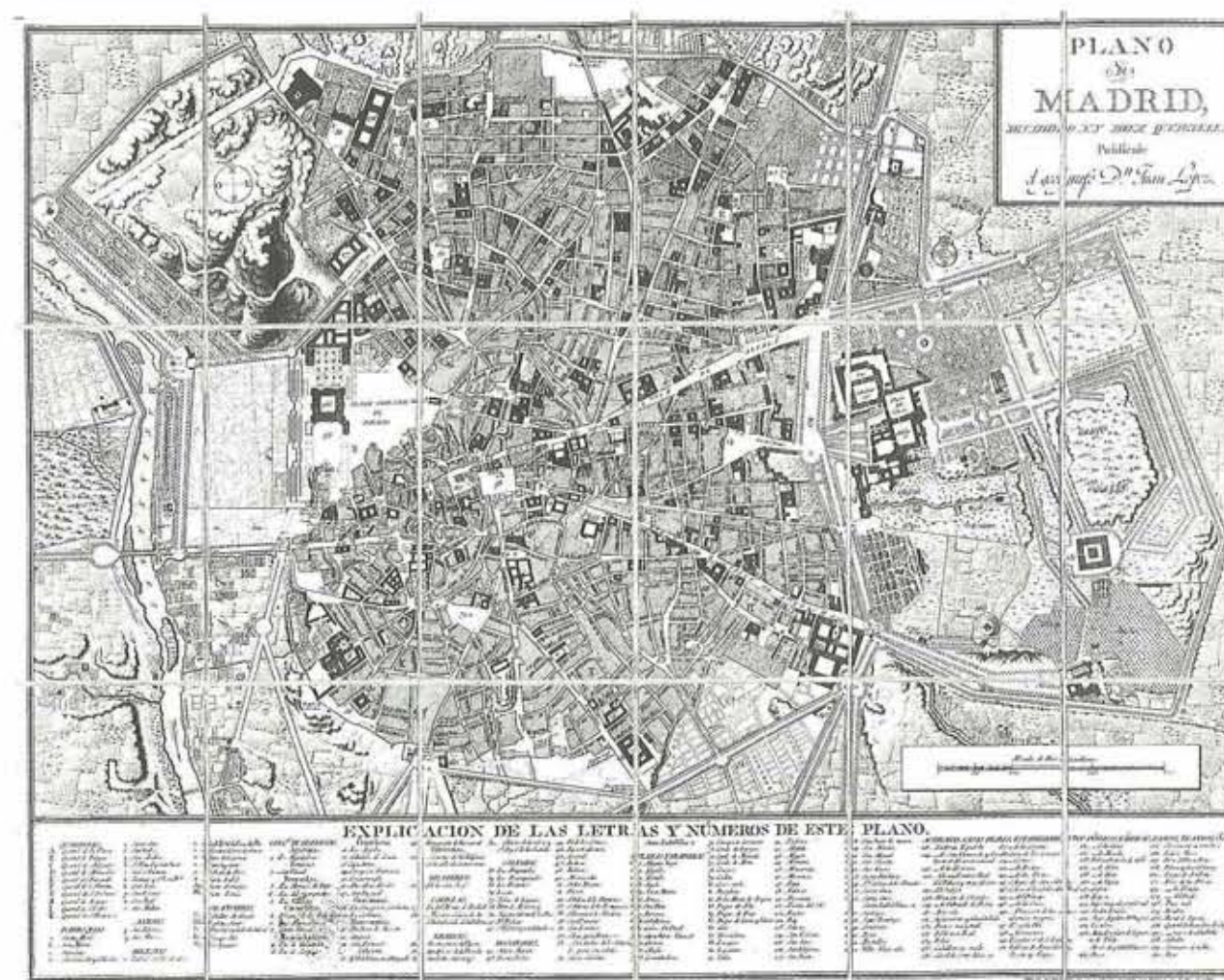
Plano del jardín y casa de campo de la Condesa de Benavente. Pablo Boutelou. 1784. A.H.N.

Una anécdota, un hecho histórico, puede reflejar la realidad de la ciudad en torno a 1766: desde su fundación, con la Junta Preparatoria, la Real Academia de San Fernando, falta de locales, había instalado su sede en la Casa de la Panadería. Pronto surgieron problemas con el Ayuntamiento por esta *intromisión* y sabemos de un primer choque entre la Corporación Municipal y la Academia cuando los Reyes quisieron presenciar, en 1750, los fuegos artificiales desde los balcones de la Casa de la Panadería y que estas tensiones aumentaron en 1760 con motivo de las corridas celebradas en la Plaza Mayor. El problema que se planteaba es fácil de

imaginar: ¿quién recibía al Rey, haciendo los honores de anfitrión? ¿debía ser el propietario o el inquilino? Existen diferentes expedientes (en la sección de manuscritos de la Biblioteca Nacional, en el archivo de la Academia, e incluso Gayangos daba noticia de otro, en su catálogo de la Biblioteca de Londres) sobre el tema y debido a las tensiones existentes con la Academia, se decidió que ésta, en 1765, debía buscar un nuevo local para su sede. A instancia de Wall, entonces Protector, surgió una primera opción consistente en comprar las casas vecinas de la calle Mayor, encomendándose a Pedro Valiente el tasar estas fincas. El proyecto de ampliar

la Academia, extendiendo la Casa de la Panadería a la Calle Mayor y situando en ésta la puerta principal de la Academia, gustó a sus miembros pero se tuvo que abandonar, tras vacilaciones, proponiéndose como opción la compra de un edificio en la ciudad. Tres casas fueron propuestas entonces para sede: la del Duque de Alba, que está en la calle del mismo nombre y que servía de alojamiento al Arzobispo de Toledo; la del Duque de los Arcos, en la calle

Arenal y, por último, el Palacio de Goyeneche, en la de Alcalá, que había sido comenzado por Churriguera, pero que estaba todavía inconcluso. Ventura Rodríguez fue encargado, como Arquitecto Mayor, de informar sobre la primera y de ello publicó nota hace años; sobre la del Duque de los Arcos informaron Diego de Villanueva, Pedro Valiente y Pedro Dávila, señalando a la Junta Particular cómo el edificio carecía por completo de



Plano de Madrid. Juan López. 1812. S.G.E.



las condiciones requeridas. Pero al proponerse a la Corporación la conveniencia de pasar al Palacio de Goyeneche situado, como indiqué anteriormente en la calle de Alcalá, la Academia expresó a Grimaldi su oposición y disgusto debido a «... lo poco céntrico de su situación».

Hasta aquí la anécdota y entiendo entonces que es necesario reflexionar sobre el comentario: «lo poco céntrico de su situación» puesto que se refiere al edificio inmediato a la Aduana y próximo a la Puerta del Sol, lo cual hace pensar que la vida urbana en el Madrid de aquellos años todavía se desarrollaba en la ciudad de los Austrias. «... Lo poco céntrico de su situación» significa que la Puerta del Sol no era el centro de la ciudad y que se encontraba alejada del mismo; significa, en suma, que el espacio existente entre Sol y el Prado no era un espacio urbano, a pesar de existir grandes manzanas, porque entiendo que éstas se encontraban sin ocupar.

Estudiar cómo y cuándo se desarrolló la ciudad significa plantear una paciente investigación en el Archivo de la Villa: resultado de un largo trabajo (realizado por Paloma Ramos, Margarita Montero, Purificación Pérez, Belén Izquierdo, María Canosa, Teresa Pérez, Pilar Piñol y Pilar Herrero, y gracias a la ayuda prestada por los funcionarios de aquel Archivo) se han repasado casi 1.500 expedientes de obras correspondientes a la segunda mitad del siglo XVIII, buscando en cada uno de ellos los siguientes datos: número de la manzana; nombre de la calle; nombre del arquitecto; nombre del cliente; tipo de obra y, por último, año de la misma. Del período correspondiente al reinado de Carlos III se han localizado más de 750 expedientes que no son, a la vista de los trabajos publicados de Mercedes Agulló o Africa Martínez, la totalidad de las obras realizadas en Madrid puesto que debemos añadir a las licencias de obras aquellas otras, que por su

naturaleza, (construcción de iglesias o edificios pertenecientes a la Corona) no precisaban de la aprobación del Ayuntamiento. Por ello, y teniendo presente la totalidad de estos proyectos, podremos comprobar hasta qué punto eran fundadas las opiniones de los ilustrados de la época que señalaron cómo, en verdad, Carlos III había logrado cambiar la imagen de la ciudad.

Se partía, en un principio, de una hipótesis que luego la investigación demostró equivocada: se aceptaba la idea de división de Madrid en barrios, tal y como decidió el Rey tras el Motín, pensando que de este modo sería fácil estudiar el desarrollo de la ciudad: desde este supuesto había analizado, en su día, M.<sup>a</sup> Santos García Felguera la situación de Madrid y entiendo que su propuesta era equivocada por cuanto que se planteó el desarrollo por barrio y no por ejes direccionales. La investigación demostró el error de la hipótesis previa por dos motivos concretos: en primer lugar, al dibujar cada una de las licencias concedidas en el mapa se obtenía una mancha imprecisa que cubría los barrios situados al este de la calle Embajadores, Toledo, Santo Domingo y Ancha de San Bernardo. Pero además la documentación no informaba sobre el número de la manzana (dato que entiendo hubiese sido de enorme importancia), sino que a menudo tan sólo daba el nombre de la calle, cuando no se decía tan sólo que se encontraba en esquina de una con otra. Se optó entonces por ver si alguna de las calles podrían ser consideradas como ejes direccionales del crecimiento y pronto se vio que no contar con la totalidad de la documentación no importaba en exceso, habida cuenta del alto número de licencias recogidas, porque entiendo que eran de por sí suficientemente indicativas. Además de la calle, otras dos referencias fueron fundamentales: la fecha del proyecto y

analizar cuál era el tipo de reforma concedida. Se vio, en este sentido, la conveniencia de diferenciar obra nueva (que podía ser *tirar y levantar* o *construir sobre erial*) de aquellos proyectos consistentes en aumentar dos o tres plantas la edificación existente. Y a partir de esta premisa es cuando entiendo que puede explicarse el desarrollo urbano de Madrid de forma distinta a como anteriormente se venía haciendo.

El primer hecho significativo, al estudiar el número de licencias por calle, es que la ciudad aparece dividida por un eje norte-sur que, arrancando de Embajadores, alcanza Toledo y desde San Jacinto enlaza, con un pequeño quiebro, con Atocha, calle de la Paz y Carretas para, subiendo tanto por Carmen como por Preciados, llegar hasta la plaza de Santo Domingo y desde allí alcanzar la Ancha de San Bernardo. Este eje norte-sur divide en dos el recinto definido por la acera y separa de forma nítida la antigua ciudad de los Austrias del resto de la población, sorprendiendo ver cómo mientras en la primera apenas hubo actividad constructiva, por el contrario, la zona comprendida entre este eje y los Prados es la que recibe la casi totalidad de los proyectos. No debemos entender, sin embargo, que esta era una zona sin urbanizar y que, por tanto, los proyectos son en su casi totalidad de obra nueva: un estudio, en la Planimetría, de las manzanas situadas a lo largo del Eje (y sobre todo de aquéllas ubicadas en la parte baja de la Ancha de San Bernardo) demuestra el alto número de contrucciones que se encontraban en aquella zona y que disminuye, lógicamente, según se aproxima San Bernardo a la Puerta de Fuencarral (San Bernardo), a la de los Pozos (Bilbao) o según la calle de Alcalá se aleja de Sol, dirigiéndose hacia los Prados. Analizar en que calles se realizó un mayor número de proyectos (consistentes tanto en obra nueva

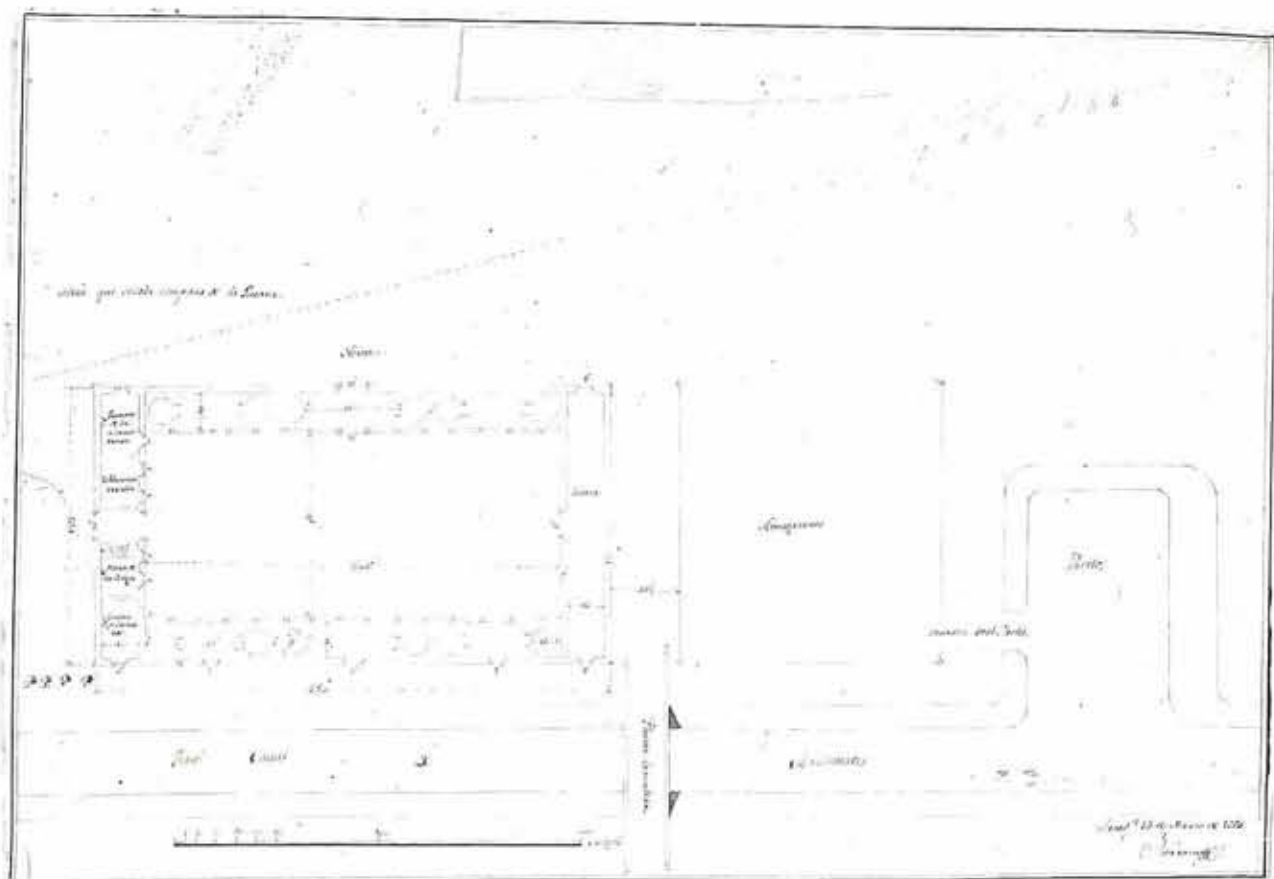
como en subir alturas) supone asumir éstas como ejes direccionales de crecimiento y comprender en qué medida fueron capaces de generar edificación en su entorno, densificando el tejido urbano próximo a ellos. Desde esta nueva hipótesis de trabajo, la calle como *espina* capaz de consolidar la trama, vemos cómo cinco vías tuvieron una excepcional actividad: Toledo, Atocha, Ancha de San Bernardo, Hortaleza y San Antón. Del mismo modo, y próximas a ellas, aparece en el norte, aunque con menor actividad pero también relevante, Red de San Luis, Montera, Madera Vieja, Barco, Valverde y Fuencarral, mientras que en el sur nos encontramos con una destacable actividad en la calle de Embajadores, Mesón de Paredes, Magdalena-Santa Isabel, Huertas, Prado y Alcalá.

Ante nosotros, y en el plano, aparecen tres zonas claramente diferenciadas con tres problemas distintos: la primera, comprendida entre San Bernardo, los paseos del norte y el Prado de Recoletos; una segunda definida entre ese Prado de Recoletos y la calle de Alcalá; y, por último, una tercera, de menor importancia, y también con forma triangular que desde la Plaza Mayor llega al Paseo de Delicias y Embajadores y queda comprendida entre Toledo-Embajadores y la ya citada Magdalena-Santa Isabel. ¿Qué sentido tuvieron cada una de estas zonas y cómo debemos valorar estas tres grandes áreas de desarrollo urbano?

**El crecimiento hacia el norte: el eje Montera-Red de San Luis-Hortaleza**

Se trata, en primer lugar, de tres zonas bien diferenciadas, con características propias de desarrollo. La primera, comprendida entre San Bernardo y el Paseo del Prado, se orienta hacia el





Plano del puerto real en el Canal del Manzanares. Manuel Serrano. 1774. MOPU/OH.

norte y a pesar de su forma tiene bien definido un eje central que es Montera-Red de San Luis-Hortaleza, con un núcleo que se perfila en la Puerta del Sol, ya centro urbano, desplazando en alguna forma la importancia que había tenido hasta entonces la Plaza Mayor. De Sol irradian un conjunto de calles (como son Mayor, Arenal, Carmen, Preciados, Montera y Alcalá) en dirección a Santo Domingo-San Bernardo y Alcalá-Prado, una de las cuales (Montera) marca el arranque del Eje.

En esta zona, y la información sobre el número de viviendas que existían por manzana, en 1750, que ofrece la *Planimetría* así lo demuestra, la trama se ha configurado en dos momentos diferentes al existir dos zonas (norte y sur) divididas por Caballero de Gracia (desde su encuentro con San Miguel y Alcalá hasta la Red de San Luis) y Jacometrezo, desde San Luis hasta Santo Domingo. A su vez, el eje de Montera divide esta zona en dos núcleos bien diferenciados, como son: la zona Montera-Jacometrezo-Caños del Peral-Arenal, que

tiene un doble eje diagonal (Preciados-Carmen) donde se encuentra una actividad edificatoria que se extiende a las calles próximas, siendo por lo general los proyectos que aparecen en el Archivo de la Villa para estas calles, permisos con vistas a subir alturas (o derribar y levantar), pero nunca construir en erial; la zona Montera-Caballero de Gracia-Alcalá tiene una estructura bien distinta al producirse una desigual ocupación del suelo en las manzanas próximas a la Red de San Luis y aquellas otras situadas junto a la zona de conventos: ello explica la anécdota antes comentada, y aclara el porqué de la oposición de la Academia a cambiar su sede de la calle Mayor a la calle de Alcalá, puesto que el crecimiento en Madrid de esta parte de ciudad se hacía en dirección al frente del Prado, donde existían manzanas de enorme superficie y de escasísima habitabilidad. Sin duda por ello aparecen un conjunto de calles trazadas paralelamente (Angosta de San Bernardo, Jardines, Caballero de Gracia, San Miguel, Reina, Infantas o San Marcos)

que tienen actividad edificatoria de naturaleza distinta al área antes comentada de Carmen-Preciados: se trata de un barrio que crece en dirección a los grandes conventos, en una zona que no ha sido comprada todavía por las casas de la aristocracia, como lo demuestra que las manzanas 319, 307, 285, 286, 277, 307, 288 ó 297 apenas se encuentren edificadas, definiéndose así una problemática distinta a la anterior.

Con lo dicho hasta ahora podemos deducir ya una primera conclusión: la organización por barrios de la ciudad (y entiendo por barrio aquella zona que tiene unos problemas similares, y no la división administrativa planteada por Carlos III) es bien distinta a aquella otra división un tanto artificial de Madrid en barrios y distritos. Si los dos barrios anteriores se entienden el uno desde la referencia a la ciudad existente y el otro como expansión hacia una zona de palacios de la aristocracia, el resto de la primera área se puede valorar como consolidación de la trama anterior y, al mismo tiempo, como elemento que dinamiza el desarrollo hacia el norte de la ciudad. La consolidación se origina porque los ejes secundarios de crecimiento que aparecen (Madera Vieja, Barco, Valverde, Fuencarral o San Antón) son paralelos a Hortaleza sin que existan apenas perpendiculares que organicen la trama (tan sólo Palma, San Juan y Santa María del Arco) lo cual nos permite establecer, en primer lugar, que la calle Ancha de San Bernardo tenía, desde antiguo, una importante actividad, como lo prueba el que existan en ella varios palacios; por ello las transversales que salen de ella organizan el crecimiento hacia lo menos poblado (es decir, hacia las calles Silva, Madera, Tesoro, Rubio, Pez o Escorial) y, en segundo lugar, que la actividad más importante se centra en la parte baja de esta zona o, lo que es lo mismo, en el área definida por

Caballero de Gracia-Jacometrezo.

Tomemos el eje de Hortaleza antes citado: según la *Planimetría* vemos cómo la manzana 290 tenía 52 viviendas, la núm. 291, 65 y la núm. 292, 45. A partir de este punto, cruce de Hortaleza con Caballero de Gracia, las manzanas (1755, insisto) tienen, cada una de ellas, 23 viviendas la núm. 293, 16 la núm. 296... El sur de esta zona tenía ya mayor densidad de edificación que el norte: cabría, pues, pensar que, en el crecimiento, las reformas se plantearon en la parte más habitada y la obra nueva se realizó allí donde existía menos edificación. En realidad, el estudio de las licencias de obra demuestra que no hubo grandes diferencias entre obra nueva y aumento de planta puesto que, y en contra de lo que se ha contado tradicionalmente, el permiso para levantar dos alturas implicaba la mayor parte de las veces derribar las plantas ya existentes, reconstruirlas y aumentar a la vivienda las alturas concedidas. Cuantitativamente, al ser la parte comprendida entre Sol y Caballero de Gracia-Jacometrezo la que contó con un mayor volumen de edificación, sabemos por tanto que la construcción se orientó hacia el norte, apareciendo en aquella zona un mayor número de proyectos de vivienda.

#### El crecimiento hacia el frente de los Prados

La segunda área que se define en el crecimiento de Madrid es la que se plantea en dirección al frente de los Prados: de forma triangular, tendría uno de sus vértices en torno a la Playa Mayor y, los dos lados que configuran este ángulo serían las calles de Alcalá y Magdalena-Santa Isabel, llegando a los Prados de los Jerónimos y Atocha. Comprende pues lo que Juan Francisco González llamó, en su *Plan General de Madrid* de 1766 el *departamento Bajo* y





La Villa y Corte de Madrid vista desde una altura pequeña entre el viejo y nuevo camino de Alcalá. D. Aguirre. 1780. B.N.

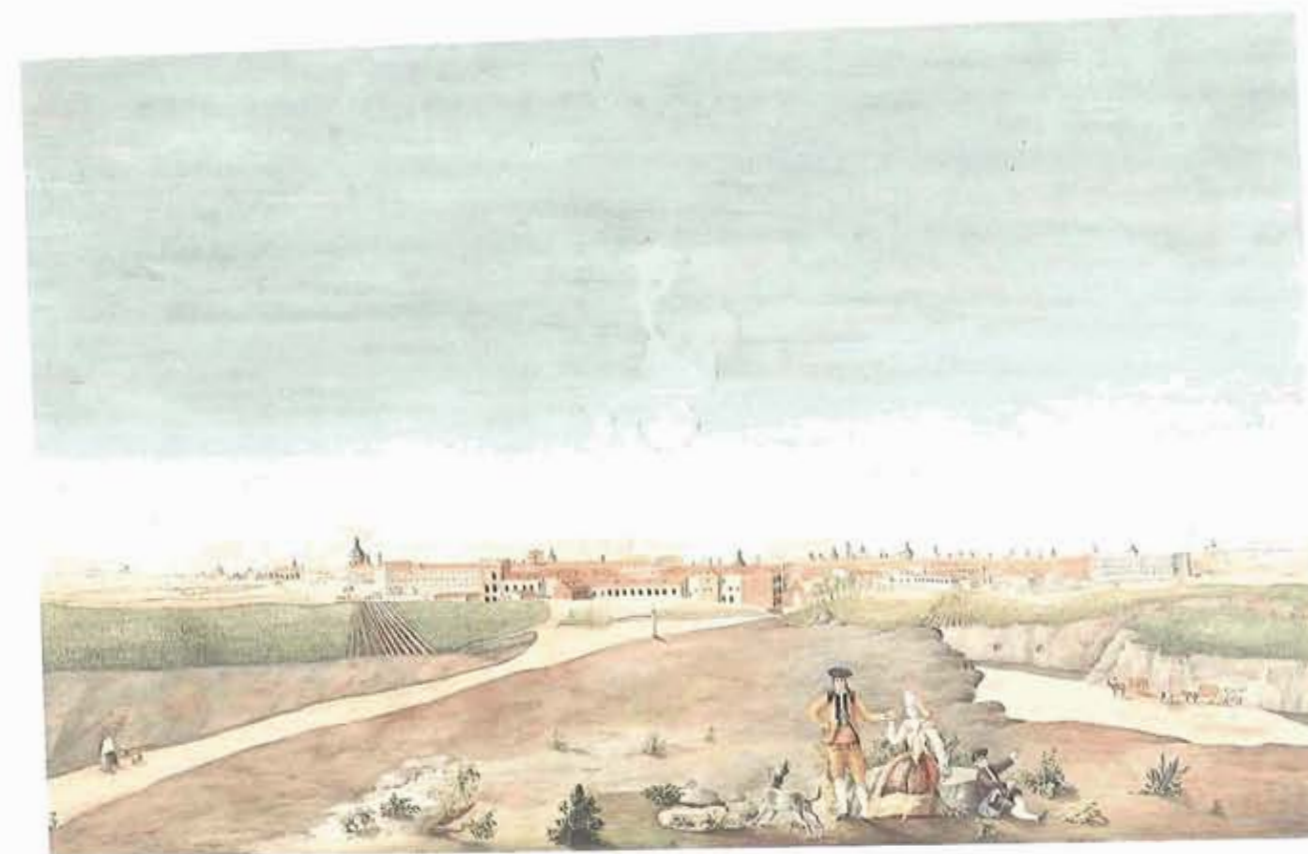
324 *departamento Alto*. La estructura de esta zona era de carácter diferente a la anterior debido a un hecho que aparece reflejado tanto en la Planimetría como en los manuscritos que conocemos sobre Madrid: es allí donde se encuentran concentrados los conventos de religiosos y religiosas, iglesias, hospitales, colegios... Bastaría ver, en cualquiera de los planos, la concentración de estos edificios que existe, por ejemplo, en la calle de Atocha: a ambos lados, y en todas las manzanas, excepto en la 234 y la 157, existe un edificio religioso; pero además una mirada más atenta descubriría cómo esta sucesión de templos se interrumpía bruscamente a la altura de Antón Martín, no apareciendo desde este punto, y hasta la Puerta de Atocha, ni uno solo más. ¿Tuvo también esta zona un eje de crecimiento a la manera que, en la anterior, lo era la calle de Hortaleza? La información que dan los expedientes del Archivo de la Villa es interesante: la concesión

de licencias no se centró en el triángulo comprendido entre Alcalá, Carrera de San Jerónimo (calle, por otra parte, donde hubo escasa actividad) y Prados, sino que, por el contrario, se situó a ambos lados de Atocha: por una parte en las calles de Prado y Huertas y, al otro lado, en el eje Magdalena-Santa Isabel, así como en la pequeña calle de San Ildefonso. Atocha fue pues eje direccional de crecimiento de esta zona, pero no fue, en cambio, centro de la actividad edilífrica. Huertas (y sobre todo su arranque, en la confluencia con Prado, en la Plaza del Angel) fue núcleo de un amplio programa de construcción de nuevas viviendas que alcanzó tanto a calles particulares próximas a la zona de los Austrias (Paz o Carretas), como a otras también perpendiculares cercanas a los Prados (Príncipe y Lobo) que jugaron un doble papel al consolidar tanto el gran proyecto de la calle de Atocha como las grandes fachadas de los grandes

palacios en el frente Este de la ciudad. Si antes señalaba cómo la Puerta del Sol era charnela que unía un barrio en crecimiento con la ciudad antigua, ahora es el arranque de la calle Huertas (la Plaza del Angel) lo que debe entenderse no como epicentro de un barrio en expansión, sino como pieza de unión entre la antigua población de los Austrias y las grandes manzanas que se van a definir en el frente de los Prados. Entiendo que la característica de este barrio es precisamente consolidar un espacio urbano, entendido como residual, y definido claramente entre dos frentes bien estructurados como eran por una parte la ciudad antigua y por otra las nuevas construcciones

de los Paseos del Prado. Las licencias que se conceden para edificar en estas calles (zona alta de Huertas, Prado, San José o Francos) lo fueron, fundamentalmente, para construir edificios de nueva planta y parece entonces evidente que la atracción que ejercieron los grandes palacios tuvo como consecuencia una dignificación de la zona, un abandono de una arquitectura modesta y se potenció precisamente aquella arquitectura que la Corte había intentado esbozar en sus grandes edificaciones oficiales.

Mención aparte merece lo existente en la otra parte del eje de Atocha: en la calle de la Magdalena y su continuación en Santa Isabel, aparece una actividad



La Villa y Corte de Madrid vista desde las alturas del camino de San Bernardino junto la cruz de la quinta estación. D. Aguirre. 1780. B.N.



edilíca casi tan importante como en Atocha y que, como consecuencia de la existencia de fábricas en esa parte de la ciudad, potencia una arquitectura de viviendas de tono menor, a la concebida en la zona de Huertas.

**El crecimiento de la ciudad hacia el sur**

Entre la calle de Toledo y Magdalena-Santa Isabel, apenas existió actividad: tan sólo se registraron proyectos, en número no excesivo, en Embajadores, Mesón de Paredes y Ave María, siendo de destacar que la mayor parte de ellos se ubicaron, por otra parte, en las proximidades del eje Magdalena-Santa Isabel y no en las calles que confluían con ellas o que se dirigían hacia el río. Así, tanto en Hoz Alta u Hoz Baja (continuación de Mesón de Paredes) apenas aparecen proyectos; en la zona baja de Embajadores tampoco hemos encontrado documentación y lo mismo sucederá en Lavapiés (continuación de Ave María) debido, sobre todo, a la presencia de pequeñas fábricas en esta parte de la Corte.

A partir de este punto, y para conocer en profundidad que fue el Madrid de la segunda mitad del XVIII sería necesario estudiar dónde y cómo se organizaron los equipamientos; cuales fueron las diferencias tipológicas entre las viviendas del eje de Hortaleza y las próximas a la calle Huertas o Mesón de Paredes; cómo se logró definir una política de espacios abiertos y cómo se establecieron, a partir de este momento, los edificios religiosos (conventos o monasterios)... De cualquier forma, entiendo que, a modo de conclusión, podemos señalar que la división en barrios decretada por Carlos III (que, sin duda, era correcta desde supuestos administrativos), no se hizo desde la voluntad por ordenar el crecimiento y desarrollo en ciudad: importa destacar

cómo la imagen de Madrid se transforma de forma idéntica a cómo se están modificando los paseos y palacios y cómo existe un ensanche en la población desde la Puerta del Sol, Montera, San Luis y Hortaleza que se extiende hacia el frente Este de la población. Igualmente cómo la urbanización de los grandes palacios en la zona de los Prados generó una riqueza en su entorno debido a la cual la parte trasera de los mismos se concibe como espacio que crecerá también en dirección oeste: en este sentido, entre Sol y los Prados se crea un gigantesco espacio residual, zona de nadie, que resultará del encuentro de ambas zonas de influencia y es en este gran área donde se planteará, en los últimos años del siglo, la nueva edificación en Madrid.

**Dotación y uso de la ciudad**

Si bien el crecimiento de Madrid se desarrolló conforme a las hipótesis formuladas, es significativo que de la realidad del Madrid de aquellos años apenas tenemos datos: quienes quisiesen, en aquel tiempo, pasear por el Salón del Prado debían recorrer una larga distancia desde el centro de la ciudad hasta su destino, atravesando zonas no construidas. Sin embargo, no debemos pensar que los Prados fue el único lugar donde se dirigieron los madrileños para su ocio: uno de los viajeros de Madrid comentará, al hablar de la afluencia de público a los paseos, como los madrileños modifican de poco en poco el lugar de sus paseos, convirtiendo los mismos en puntos de reunión, que a cada tanto son alterados, cayendo entonces unos en desuso y potenciándose otros de manera clara. La observación es importante, porque refleja un hecho tan singular como es la necesidad de un estudio que refleje qué puntos y en qué momentos fueron los espacios concurridos por los madrileños. Existen, en

ste sentido, numerosos datos que podrían ayudar a n estudio sobre la realidad de Madrid y que no an sido todavía analizados. Así, por ejemplo, abemos que el lugar donde se pronunciaban los regones se modificó varias veces en pocos años: si ntendemos que el cambio se produjo buscando iempre zonas más concurridas y con mayor recuencia de público, el estudio de esta evolución odría llevarnos a conocer mejor en qué zonas de a ciudad se reunían o se agrupaban los madrileños, qué puntos eran los lugares donde se congregaban cómo hubo una evolución en el tratamiento de estos espacios. De igual modo el análisis de donde e establecían los coches de alquiler puede xplicarnos la importancia que tuvieron en leterminado momento ciertos puntos concretos de a ciudad y su cambio de ubicación nos ayuda a omprender de qué forma evolucionó el uso de la ciudad.

odas estas consideraciones (la definición de dónde estaban los mercados, donde los cafés y dónde los eatros; dónde se situaba la prostitución y cómo evolucionó, en el tiempo, una posible *geografía del mercado*) sería un tema interesante de estudio que podríamos oponer a la concepción oficial de la ciudad. Sabemos que una de las consecuencias del motín de Squilache fue la decisión de dividir Madrid en ocho barrios, modificando y alterando de esta forma la estructura fijada en 1749. En 1768 se esbozó entonces una nueva organización de la ciudad desde aquel consejo que, en cierto momento, formulara Tanuchi a Carlos III cuando, tras tener noticia del motín de Squilache, recomendaba al Rey abandonase la Corte, puesto que más valía que los súbditos anhelaran y añoraran al soberano que no estuviesen con demasiada frecuencia en contacto con él. Entiendo pues que, con vistas a conocer la realidad del uso de la

ciudad, podemos establecer una doble valoración: por una parte, estudiar y analizar cuál es la actividad comercial de Madrid en aquellos años y, en segundo lugar, intentar analizar cuál fue la utilización que planteó la Corte cuando, en su recorrido, debía atravesar la ciudad: se organizaban en el recorrido importantes arcadas y monumentos que tenían como misión destacar y glorificar puntos concretos del itinerario o, lo que es lo mismo, partes concretas de la ciudad eran glorificadas desde la voluntad real: lo cual lleva a razonar sobre cuáles eran las partes apreciadas por el Poder Real y cómo pudo utilizar la Corona la ciudad en la cual residía.

**Localización de la industria y el comercio en el Madrid de la segunda mitad del siglo XVIII**

Aurora Rabanal ha estudiado el tema de la arquitectura industrial en Madrid detallando las principales fábricas que se encontraban en la ciudad<sup>2</sup>. A través de los censos tenemos noticias de cómo, y frente a estas grandes fábricas, hubo un importante comercio menor, una industria pequeña, que tenía como función exclusivamente atender el lujo de la Corte. Entendiendo la fábrica no ya como un gran contenedor del nuevo saber sino como pequeños talleres, a menudo sin relevancia arquitectónica, lo que si parece evidente es que el conjunto de las mismas se ubicó en zonas concretas de la ciudad, logrando transformar en algún sentido la imagen de la misma.

Existen dos referencias fundamentales para comprender el origen de los datos: por una parte, las noticias que ofrece Nipho en su *Correo General de España* de 1769<sup>3</sup> y, al mismo tiempo, los datos que aporta Eugenio Larruga sobre las fábricas existentes en Madrid, en torno a 1788, dentro de su

2. Aurora Rabanal ha publicado importantes estudios sobre el tema: ver, en concreto, su artículo «Arquitectura industrial del siglo XVIII en Madrid» en el

catálogo de la Exposición «Madrid de los Borbones del siglo XVIII», Madrid, 1984 e, igualmente, «En torno a la introducción y localización de las reales fábricas en el

*Madrid del siglo XVIII*» en «Anales del Instituto de Estudios Madrileños», XXI, 1984.

3. Francisco Mariano Nipho publicó, en 1769, una interesante noticia sobre «Fábricas en Madrid y su provincia, de sedas, paños, bayetas y curtidos», en el



magna obra<sup>4</sup>. Sucede que, sin embargo, la mayoría de ellas nunca han sido analizadas, debido, entiendo, a un hecho: la situación y disposición de las fábricas en el siglo XVIII tan sólo ha interesado a los estudiosos de la arqueología industrial. Las existentes en Madrid carecen entonces, desde esa óptica, de interés debido a una doble circunstancia: por una parte no utilizaban una tecnología importante, por ser fábricas dedicadas a fabricación de objetos de lujo, manteniendo así unas manufacturas primitivas donde primaba lo artesanal sobre lo industrial y, al tiempo, su presencia en la ciudad no es, desde supuestos arquitectónicos, significativa: no eran en su mayoría sino pequeños talleres que utilizaban para su función cualquiera de los espacios existentes y desde luego no hubo respuestas singulares desde los supuestos de la composición arquitectónica. Entiendo, sin embargo, que la existencia de estas fábricas, ligadas a una antigua estructura económica, cambiaron la geografía de la ciudad debido al aumento de forma importante de su número en poco tiempo y ubicarse entonces en zonas concretas y específicas de Madrid. Debemos deslindar, pues, lo que era actividad comercial de los gremios (estudiando, igualmente, donde se ubicaba cada uno de ellos) y lo que es actividad industrial, al margen que su producción encajase dentro de aquello que

Jovellanos criticaba como el gusto de la época. Los gremios tenían todavía especial significación; por una parte el gremio de joyería y por otra parte el gremio de mercería logró, por su actividad comercial, alterar el equilibrio de la ciudad. Del primero, y gracias a informes redactados por los apoderados del gremio de joyería, sabemos que se ubicaba en las proximidades de la calle Mayor; con respecto al segundo, Larruga comenta cómo la demarcación de las tiendas de mercería, especias y droguería se realizaba en los alrededores de la calle de Postas, centrándose, además, el gremio de sedas en la Puerta de Guadalajara. Si estudiamos, al mismo tiempo, las noticias que da Larruga sobre el gremio de lencería o sobre el de paños, veremos cómo la actividad comercial de la ciudad se ubicaba en las proximidades de la Plaza Mayor y cómo entre ésta y la Puerta del Sol se configuró un área que fue pronto el punto comercial por excelencia de la ciudad.

Paralelamente al estudio de los gremios, debemos analizar el número y situación de pequeños talleres y fábricas existentes en Madrid: el examen de los fondos del Archivo Histórico Nacional refleja el alto número de peticiones que hubo para organizar pequeñas fábricas (velas de sebo, abanicos, talleres de relojería, fábricas de bayetas, encajes...) que solicitaban ubicarse, cada una de ellas, en áreas

perfectamente definidas: así, la zona Sur recibía la industria molesta para los habitantes y las *Musas* de 1791 describe en una «*Carta sobre el Rastro de Madrid*» cuál era la situación de la zona sur<sup>5</sup>: debido a que poco antes Francisco Sánchez Arriero había descubierto tierras a propósito para fabricar carbón artificial en el cerrillo del Rastro, se planteó la posibilidad de desarrollar aquella mina «... de arcilla roja y gris que amasándola... consigue carbón de tierra»<sup>6</sup>. La Junta de Comercio y Minas le adjudicó entonces terrenos en el Rastro y Ribera de Curtidores y el Rey le concedió 100 doblones por el rendimiento de sus trabajos. Próximo a esta zona, en la Arganzuela, Eugenio de Villaseñor había establecido una fábrica de velas de sebo y frente a la portería del Convento de Santa Isabel se había organizado la Real Fábrica de Bayetas. Al mismo tiempo Julián Barcenilla proyectaba, en 1785, la Real Fábrica de *bolandillas y bocacías*<sup>7</sup>, en la calle de Miralrío, y, siempre en las inmediaciones del Rastro, sabemos que José Ibarrolla, dueño de la fábrica de lanas y sedas situada en aquella calle pretendió aumentar el tamaño de ésta. En las Vistillas de San Francisco, Manuel Machuca proyectaba, pocos años más tarde, la fábrica de coches de Tomás Modino<sup>8</sup>; en la calle de la Sartén existía, de antiguo, una fábrica de abanicos y tenemos noticias de las actividades que realizaba, en 1758, la Real Fábrica

antigua de encerados de barniz situada en la calle Embajadores<sup>9</sup>. A partir de estos datos, comprenderemos cómo en torno a este paseo, y debido sin duda a la presencia de las fábricas de sal de Delicias, se marcaba una importante actividad industrial que generó una primera zonificación de uso en Madrid.

Larruga, en su *Relación de fábricas y gremios de Madrid* describe la situación en que se encontraban, en 1788, las fábricas de tejidos anchos, de sedas, telares de máquina, fábricas de medias de seda al lar, gremios de cordoneros, torcedores de seda, alfombras, tapices, manufacturas de lino, cáñamo y esparto, bocacías, encerados, lienzos pintados, seda, bordados de lencería, encajes y blondas...<sup>10</sup> La mayor parte de estas industrias se encontraban, bien en la zona de Hortaleza (donde además de las ya citadas se encontraba también la Real Fábrica de Cera, en la calle de la Palma, y la fábrica de quitasoles en la calle de Hortaleza [frente a la calle de San Antonio Abad] así como otras fábricas de telares en la calle del Alamo, esquina a Mostenses) si bien la mayor parte de las tiendas de lencería estaban situadas en las proximidades de Sol, puesto que el comercio de esta actividad se ubicaba en aquella zona.

Tres fueron entonces las zonas industriales de Madrid<sup>11</sup>: la primera en las proximidades de Lavapiés, próxima al Rastro; la segunda, en torno al

329

«*Correo General de España*», 1969, núm. 48 (A.H.N., SIG. A.H. 1-2). Larruga, en su obra tantas veces citada, publica en los tomos I, II, III y IV distintos estudios sobre el tema: en el tomo I define el comercio al por mayor y al por menor en la villa de Madrid (págs. 92-100 y también 164-168). Da, en ese tomo, las disposiciones sobre el comercio madrileño y su distribución por las distintas calles. En el tomo II, publicado en 1788 da la relación de fábricas y gremios menores de Madrid. Comenta las distintas fábricas

existentes, cómo se abastecen, qué instrumentos emplean... En el tomo III y IV, publicados en 1788, da una relación de las fábricas de curtidos, sombreros, papel, abanicos, tintes, jabón, lozas..., comenta sus ordenanzas, sus franquicias y su normativa.

4. Interesa dar noticia de un cartel que se encuentra en A.H.N., Consejos, núm. 862 y 863 en el que se señala cómo «los apoderados del Gremio de Joyería, Especiería y Droguería sobre la fijación de carteles para que los revendedores y callejeros no

vendan géneros de los del privado comercio de otro gremio». Contiene el bando de la prohibición y fue publicado en 1785. Larruga, en el tomo I, describe la demarcación de las tiendas de joyería de la calle Mayor (op. cit., tomo I, págs. 156-164), la demarcación igualmente del gremio de Mercería, Especiería y Droguería de la calle de Postas y sus agregados (op. cit., t. I, págs. 133-156), la demarcación de las tiendas del gremio de seda de la Puerta de Guadalajara (op. cit., t. I, págs. 126-136); la demarcación de las tiendas

del gremio de paños (op. cit., t. I, págs. 164-168) y, por último, la demarcación de las tiendas del gremio de lencería (op. cit., t. I, págs. 168-169). De aquellas fábricas tenemos noticias, sobre todo, gracias a la prensa escrita: entiendo necesario realizar un estudio exhaustivo no sólo de los principales periódicos, sino de aquellas otras pequeñas publicaciones que, como «*Habilidades*» daban una importante información sobre la vida de la época. Consultar en este sentido, por ejemplo, tres artículos que se publican

en 1758: el primero sobre «*Taller textil —bragas, medias, calzones... —junto a la Puerta del Sol*», que se publica con fecha 1 de febrero, el núm. 3 de la revista citada; el segundo «*Actividades de la Real Fábrica de medias de la Puerta del Sol*», el 5 de mayo de 1758; el tercero sobre las «*Actividades de la Real Fábrica de medias de telar... frente a la Puerta del Sol*» de junio de 1758.

5. «*Carta sobre el Rastro de Madrid*», en «*Las Musas*» de 17 de febrero de 1791, núm. 78. págs. 317-319, en H.M.M., sig. A.H. 1-1/37.

6. Larruga comenta (op. cit., t. V, memoria XXVI, págs. 8-17) cómo Francisco Sánchez Arriero había descubierto en las proximidades del Rastro, arcillas a propósito para hacer carbón artificial. El propio Arriero había planteado, en el «*Diario de Madrid*», de 14 de marzo de 1788, la importancia de su descubrimiento y sabemos que organizó, en la

calle de Alcalá esquina a Barquillo, un laboratorio profesional para llevar allí a cabo experiencias sobre el carbón. Como consecuencia de ello proponía, entre 1788 y 1793, la posibilidad de «... desarrollar lo encontrado en el cerrillo yermo del Rastro de Madrid, una mina de arcilla roja y gris que amasándola... consigue carbón de tierra. La Junta de Comercio y Minas le adjudicó terrenos en el Rastro y Ribera de Curtidores y el Rey le concedió 100 doblones para el rendimiento de su mina» (ver A.H.N., Estado, leg. 2928,

núm. 59). Más tarde en la misma «*Gaceta de Madrid*» (5-II-1790) apoyaba la petición, señalando cómo el Rey había ordenado que en las fábricas de vidrios y cristales —que se consumía mucha leña— se emplease en adelante carbón de tierra.

7. Julián Barcenilla: «*Proyecto de fachadas para la Real Fábrica de «bolandillas y bocacías» en la calle de Miralrío*». 1785. A.S.A., sig. 1-50-26. Sobre la fábrica de Miralrío existe otra documentación: «*Representación de don José*





Adorno de la Puerta de Platería para la entrada solemne de Carlos III en Madrid. 1760. Atribuido a Lorenzo Quirós. M.M.M.

eje de Hortaleza y, por último, en las proximidades de Sol. Frente a esta ocupación del espacio (donde, evidentemente, el Sur de Madrid se perfila ya como zona industrial que generará mayores molestias al vecindario) el Madrid oficial (el Madrid valorado por las autoridades) era bien distinto, y entiendo entonces que es interesante analizar no sólo donde se situaron los palacios en la ciudad (trabajo que realiza en la actualidad Africa Martínez), sino también comprender cómo utilizó la Corte la ciudad, cuáles fueron los itinerarios seguidos por las comitivas regias en sus desplazamientos y, gracias a

estos datos, comprender qué partes fueron valoradas en detrimento de otras.

#### La fiesta como recorrido en ciudad: itinerarios de cortejos, comitivas y cabalgatas

Desde que Bataille hiciera referencia, en *La Part Maudite*, al concepto formulado por Mauss sobre el *Pottlach*, (dar a cambio de nada), se han publicado un importante número de estudios sobre las fiestas y, en los últimos años, el estudio de las entradas triunfales, la arquitectura efímera funeraria,

escenografía teatral, procesiones religiosas, fiestas de la Revolución, carnavales o carnestolendas, corridas de toros o mojigangas, han cobrado especial significación. Algunos valoraron la fiesta desde el supuesto freudiano de la transgresión del Tabú, mientras que otros, desde los supuestos definidos por Durkheim, la entendieron como una referencia al inconsciente colectivo: en la historia del Arte, ha habido quienes han optado por comprender esta arquitectura desde la referencia a la norma clásica, destacando así la contradicción que supone utilizar en lo efímero un lenguaje que a menudo se ignoraba en la arquitectura cotidiana, pero también otros, desde criterios iconográficos, se han preocupado en estudiar los motivos (castillos de fuegos artificiales, decoración de carros, carrozas, arcos, disfraces...) que aparecen en la fiesta. En esta línea, se han publicado trabajos en los que se detallan tanto los cambios que experimentaron aquellas referencias, a lo largo de casi siglo y medio, como las pervivencias: estos estudios han enriquecido, con sus reflexiones, numerosos aspectos y han aclarado dudas sobre el sentido del clasicismo o la valoración de la arquitectura: pero entiendo es necesario señalar cómo, frente a estos planteamientos, la fiesta, el ornato y lo efímero pueden servir de punto de partida para reflexionar sobre otro aspecto igualmente importante, como es

el espacio urbano y la utilización que éste hace de la ciudad. La historiografía española, aprovechando el trabajo que Alenda y Mira hiciera a finales del siglo pasado sobre las fiestas en España<sup>12</sup>, ha desarrollado el tema de lo efímero y el estudio de la arquitectura del espectáculo se ha convertido en referencia para comprender cuáles fueron las otras manifestaciones artísticas: en este sentido, hace pocos años Virginia Tovar publicaba, en su estudio sobre Gómez de Mora, algunas ilustraciones del *Libro de Etiquetas del Real Palacio*: en ellas definía una visión de la fiesta pocas veces analizada al estudiarse la organización del espacio desde los supuestos del protocolo de la Corte. La rígida etiqueta de la casa de Borgoña precisaba de qué forma, por ejemplo, debían disponerse los comensales en un banquete al que asistieran personas de la Real Familia: definía el espacio y la ubicación de ésta, y de cada uno de los demás miembros de la Corte, en exequias, celebraciones, representaciones teatrales, cortejos o procesiones y, al margen de la descripción del protocolo, detalla lo que podemos entender como el espacio de la fiesta. A partir de su estudio, podemos comprender cómo se organizaba el espacio de la celebración: la referencia a la etiqueta de Corte en el libro de Gómez de Mora tenía un sentido distinto al que, hace algunos años, diera el

de Ibarrola, dueño de la fábrica de lanas y sedas, de la calle Miraflores, en Madrid» que presenta el 5 de mayo de 1772 y que Gallangos la sitúa en el Catálogo de Manuscritos españoles de la British Lib. (sig. EG 585/74/77). Igualmente en el «Mercurio» de 1788 aparece una noticia sobre esta fábrica «Establecimiento de una fábrica de tejidos y lanas, hilo y algodón en la calle Miraflores» (H.M.M., sig. A.M. 25/5).

8. Manuel Machuca: «Planta y alzado del proyecto para la fábrica de coches de Tomás Modino en las Vistillas de San Francisco», 1790. A.S.A., sig. 1-52-110. En las proximidades del Rastro existía, igualmente, una fábrica de abanicos en la calle de la Sartén «Habilidades», 4 de febrero de 1758, núm. 3 H.M.M., sig. A.H. 361-71/2. Sobre la Real Fábrica antigua de encerados de barniz que estaba en la calle de Embajadores, ver la breve nota que aparece el 13 de febrero de 1758 (H.M.M., sig. A.H. 361-71/2, núm. 10, también en «Habilidades»).

En aquella zona se encontraba también la fábrica de aguardientes y naipes proyectada por Manuel Araballena. Ver Archivo Palacio Real, plano núm. 282 y la «Real Cédula aprobando el establecimiento de una fábrica de naipes», de 12 de agosto de 1776 que se encuentra en A.H.N., Col. Reales Cédulas, Cons. Lib. 1489, núm. 15.

9. Eugenio de Villaseñor y Claudio Fernández, vecinos de Madrid, pidieron en 1801 que se les concediera permiso para establecer una

fábrica de velas de sebo en la calle de la Arganzuela (A.H.N., Consejos, 2024 (antiguo leg. 878), Libro 2687, núm. 1. Igualmente sabemos que en las proximidades del Convento de Santa Isabel se abrió una Real Fábrica de Bayetas «... a la moda de Inglaterra» y mantas de todo género, en 1783. Ver «Memorial Literario», núm. 1314, págs. 132-134 (H.M.M., sig. A.H. 7-1). En las proximidades de la calle de Embajadores se encontraba también la Real Fábrica de Encerados de Barniz de la que tenemos noticia en 1758

(H.M.M., sig. A.H. 361-371, núm. 10).

10. Manuel Ribera había proyectado una «Fachada para la Real Fábrica de Cera, en la calle de la Palma», en 1788. Ver A.S.A., sig. 1-50-73. Sabemos, en este sentido, de los telares de seda en la calle del Alamo, esquina Mostenses, gracias a la descripción que da de ello el «Mercurio» de 1788 (H.M.M., sig. A.M., 35/5); Larruga comenta los materiales utilizados en la fábrica de quitasoles de don Manuel Pereira, en la calle de Hortaleza, frente a la casa de

San Antonio Abad, en 1789 (op. cit., t. V, Memorias XXVI, págs. 44-48) y sabemos también que Juan Bautista Girout de Billete había presentado la petición, señala el *Memorial Literario* de diciembre de 1793, págs. 401 y 402, para organizar una fábrica de papel pintado en la Plaza de San Juan, junto a las Comendadoras de Santiago. La nota es interesante porque plantea un hecho como es la influencia que pudieron tener en el Madrid de Carlos IV aquellas fábricas de papeles pintados que se organizaron en Francia en los momentos

anteriores a la Revolución y que, sin duda, como consecuencia de la misma, vieron detenida su actividad. Ello abre puertas entonces a una posible valoración sobre la decoración y embellecimiento en las viviendas de la aristocracia, puesto que sería necesario analizar qué era el papel pintado, cómo se empleaba y, sobre todo, cuáles eran los diseños concebidos para éste. Pero de todas ellas, sin duda la más importante fue la Real Fábrica de Aguardientes y Naipes allí instalada y proyectada por Manuel de la

Ballina: publicados los planos por Aurora Rabanal, los mismos se encuentran en el Archivo de Planos del Palacio Real, sig. 282.

11. Ver anexo al final del apartado.

12. Parte de este texto fue publicado en el Catálogo «Carlos III Alcalde de Madrid», con el Título «La Fiesta en el reinado de Carlos III», (págs. 575-628) donde daba, en el apéndice, la relación de las casi 450 fiestas celebradas en el Madrid de Carlos III.



académico Dalmiro de la Válgoma en su trabajo sobre la etiqueta de las Reinas de la Casa de Austria, al existir en el primero una referencia sobre cómo tratar o valorar un espacio arquitectónico, mientras que el segundo centraba su estudio en los gestos que debían organizarse en y desde la Corte: la forma pues de valorar un mismo acontecimiento abre puertas a una interpretación del hecho arquitectónico y entiendo que existe una evolución en la organización de este espacio de forma que podemos plantear ahora la fiesta como reflejo de cambios, como testimonio de distintas formas de entender y valorar las transformaciones efectuadas en la ciudad.

En ocasiones, la fiesta supuso una intervención específica en la ciudad, detallando los memoriales o descripciones, en qué puntos de su trama se construyeron aparatos, puertas, arcos o fuentes; en otras, los documentos dan tan sólo noticia del recorrido que efectuó un cortejo, siguiendo un itinerario claro y preciso: en ambos casos se destacan y valoran de forma singular partes específicas de la ciudad, jerarquizándose unos espacios frente a otros y revalorizándose partes de la misma que apenas habían recibido un tratamiento singular hasta el momento: entiendo que analizando estos espacios podemos definir una geografía de la fiesta que ayudará a comprender los cambios existentes en la ocupación (y valoración) de la ciudad.

La geografía del ocio, el estudio de dónde se producen, en cada uno de los momentos de la segunda mitad del siglo, las diversiones de los madrileños, es tema que no ha sido esbozado por los estudiosos, pero que entiendo tiene singular importancia para comprender el uso y la transformación de la ciudad. Si leemos, por ejemplo, las *Cartas* del Marqués de San Leonardo que Cepeda

Adán publicó en su día o valoramos tanto algunos de los libros de viajes como los comentarios que efectúa la prensa madrileña de aquellos momentos, podemos entender cómo alteraron los madrileños el uso que hacían de la ciudad: en pocos años cambiaron sucesivamente su lugar de paseo, se modificó el punto donde se construían las casas de la aristocracia e, incluso, donde se ubicaba la prostitución. Sabemos así que, según avanza el siglo, los madrileños no acuden ya, por ejemplo, a los Paseos que desde Delicias y Embajadores bajaban al río, sino que optaron por retornar a las proximidades de la Fuente de Apolo «dare... a todo el que me diga porque razón no hay un paseo fijo en el Prado; pues me acuerdo que al principio toda la concurrencia acudía al lado del Canapé, después se transfirió al lado de San Fermín, luego a otro sitio y... ahora se ha establecido a espaldas de la fuente de Apolo» comenta uno de los periódicos madrileños de la época (*«Las Musas»*) con fecha 14 de diciembre de 1790.

Si he comentado cómo cambiaron los lugares donde los pregoneros debían leer los bandos o señalaba cómo se alteraron los lugares donde debían situarse los coches de alquiler, es evidente que un tercer tema, la evolución en el protocolo de la Corte, puede explicarnos los cambios que hubo en el itinerario de las cabalgatas reales y, a través de esta referencia, comprender cómo se modificó la idea de ciudad en el protocolo borbónico. Y si estudiamos, por ejemplo, las fiestas reales de 1759, las de 1765 o las de 1784, podremos comprender este cambio. Las entradas en ciudad, o los recorridos reales, deben de entenderse como encuentro entre dos autoridades (en el caso del recorrido, una, la ciudad, se presenta ante la otra, el Rey); sin embargo el espacio que rodea a estos encuentros evolucionará y bastaría así recordar lo diferente que

fue la entrada del Monarca en Barcelona, Zaragoza o incluso Madrid en 1760, de aquellas otras fiestas celebradas en 1784: ¿cómo se concibió, en cada una de ellas, el encuentro entre el Monarca y los representantes del Ayuntamiento?, ¿dónde se realizó?, ¿quién formaba la comitiva y con qué orden?, ¿qué arquitectura efímera se dispuso, cómo se organizó, cómo se entendió y, sobre todo, dónde se dispuso?, ¿cómo se ordenó y reguló un espacio que se entiende como representativo?... Poco a poco, al estudiar algunos ejemplos, veremos como la imagen de ciudad fue alterándose.

#### La entrada de Carlos III en Madrid, en 1759

Con motivo de la proclamación de Carlos III, el Ayuntamiento de Madrid organizó, el 11 de septiembre de 1759, una comitiva que notificase la nueva a la Reina Madre. Partió el cortejo de la casa del Conde de Altamira, en la calle Ancha de San Bernardo, y desde allí llegó a la Plaza de la Villa por la Plaza Mayor, hasta la Puerta del Sol. Por la calle Alcalá alcanzó el Buen Retiro donde, por la puerta Verde, se introdujo en el Palacio «... dando a la señora el fiel aviso». Para su regreso, la comitiva tomó un itinerario distinto y partiendo de la casa del Duque subió por la calle del Prado a la de León y desde allí se dirigió a la calle de Atocha (posteriormente a su plaza) para alcanzar las Descalzas, plaza de Santo Domingo, la Encarnación y Tesoro, subiendo por Santa Clara y Santiago hasta llegar por fin al Ayuntamiento. Por la noche hubo fuegos artificiales en la plazuela cerrada del Buen Retiro, en presencia de la Reina Madre, así como frente a la casa de la Villa: ¿fiesta de Corte versus fiesta en la ciudad?; en todo caso, entiendo que cada una de ellas refleja cuál fue el espacio asignado a la fiesta, tanto en Palacio como en Madrid.

El Rey llegó a la Capital en diciembre de 1759 y en esa fecha se realizó su aclamación, si bien su entrada pública y solemne se retrasó hasta el 13 de junio de 1760 «... a lo largo de toda la Carrera por donde había de pasar, se erigieron arcos de triunfo, adornos de fuentes y esmeraldas, invenciones del arte y la magnificencia»: pero además, y entiendo que esto es especialmente significativo, muchos particulares *vistieron* las fachadas de sus casas. Desde la Puerta Verde del Buen Retiro, que salía a la calle de Alcalá y Prado de San Jerónimo, dio principio la carrera siguiendo desde allí a la Puerta del Sol, calle Mayor, calle de Atocha, plazuela del Angel, calle de Carretas y Carrera de San Jerónimo. Los adornos, descritos en numerosas relaciones, se instalaron en catorce puntos: la Puerta Verde del Retiro; el arco de la calle de Alcalá; en la Puerta del Sol; dos arcos en la puerta de Guadalajara; Platería; fuente de la Villa; dos arcos en Santa María, frente al Consejo; Plaza Mayor; fuente de Provincias; Arco, en la calle Carretas; Arco, en la Plaza de Medinaceli; Arco, en la Plaza del Angel y, ya en el Buen Retiro, Ornato en el Patio de Oficios y en la Puerta del Zaguante. El más importante de todos fue el de la calle de Alcalá, puesto que comunicaba el Palacio con la ciudad «... tiene de alto 193 pies, de arquitectura, todo pintado y dorado con tres caballos por remate como el de bronce del Buen Retiro». El adorno de la Puerta del Sol se describe en las relaciones de fiestas, a su vez, de forma sorprendente «... la fuente de la Puerta del Sol de una manera muy extraña, a la úngara, con varias ninfas del Parnaso y los retratos de los Reyes» y sabemos, por otra descripción, que «... estaba adornada como también lo estaba la de la Plazuela de la Villa, y la de la Platería». Paralelamente a los adornos puntuales, se estableció además que «... desde la Puerta de Alcalá hasta la casa del Conde



de Oñate que estaba adornada a la toscana, una gran galería adornada por dentro y por fuera a la chinesca».

La entrada de Carlos III significó romper con una ciudad valorada desde la imagen del Madrid de los Austrias y se optó entonces porque la comitiva pasara ante los grandes proyectos arquitectónicos y urbanísticos que empezaban a modificar la imagen de la Capital: el itinerario concebido para la entrada significó asumir la política de embellecimiento esbozada en los momentos de Fernando VI y por ello la comitiva convirtió en referencias urbanas tanto el empedrado de la calle de Alcalá, en su primer tramo, como las obras del Paseo del Prado iniciadas en los años de Fernando VI, sin olvidar el proyecto ya existente de Casa de Correos, en la Puerta del Sol.

La entrada pública se realizó en 1760 de forma diferente a la de 1759: el Rey salió del palacio en una carroza... y la comitiva llegó, a la calle de Alcalá, donde le esperaba el Corregidor de la Villa para entregarle las llaves de la ciudad. Continuó luego la carrera hasta el santuario de Ntra. Sra. de la Almudena, donde se celebró un *Te Deum* con salve solemne; después los Reyes volvieron a tomar la carroza para encaminarse a Palacio... y dirigieron la marcha por la Puerta de Guadalajara hasta la Plaza Mayor. La hallaron toda iluminada... y el resto de la carrera, hasta el Buen Retiro, estaba igualmente iluminado, habiéndose admirado en todas las casas que comprende la calle de Alcalá, plazuela del Angel, calle de Carretas, Carrera de San Jerónimo hasta entrar en Palacio por la Puerta del Angel, el mismo cuidado en el ornato de las viviendas particulares. Restituídos Sus Majestades a Palacio se situaron los balcones de la plazuela de la Pelota y desde ellos vieron los fuegos de artificio.

Las fiestas de 1765

Las fiestas de 1765 se celebraron para conmemorar los desposorios del Príncipe de Asturias con la Princesa de Parma: hubo numerosas celebraciones (teatro, fuegos artificiales, luminarias, mojigangas...) que recordaron la boda, celebrada el año anterior, entre el Archiduque Leopoldo y la Infanta María Luisa; pero lo más importante, entiendo, fue la propia organización de la comitiva Real que, desde el Palacio Nuevo, llegó hasta el convento de Atocha con el fin de dar gracias por los desposorios: como consecuencia de éstos se organizaron entonces fiestas públicas donde la diversión de Corte contrastó con las diversiones populares, celebrándose en este sentido el *Juego de las Parejas* en la Plaza Mayor.

El estudio de los adornos y arcos triunfales contruidos a lo largo de la carrera nos permiten la doble reflexión: valorar, como he comentado anteriormente, cuál fue el recorrido utilizado por la comitiva y entender si se utilizó un nuevo lenguaje arquitectónico. Desde hacía casi un año, Carlos III se había trasladado al Palacio Nuevo: podría pensarse que el cortejo tuvo por ello que variar su marcha, pero es preciso destacar que al dirigirse desde el Palacio Nuevo hacia la Basílica de Atocha, no hubo cambio en la dirección del mismo, aunque sí en su sentido. La novedad radica que en lugar de dirigirse hacia la calle de Alcalá, tomó Atocha, hasta el Hospital General: y es preciso destacar también que los ornatos, tanto su composición arquitectónica como su ubicación, se concibieron de forma distinta a cómo se habían entendido en 1760, al ser ahora Sabatini el responsable de su construcción.

La comitiva se dirigió desde Palacio, por Platería, a la plaza Mayor y a la calle de Atocha; en Palacio, Sabatini había organizado una amplia plaza con un

tinglado de arquitectura, que cerraba, coronado por un frontispicio de orden dórico, y a lo largo de la carrera, había dispuesto seis arcos triunfales: en Santa María concibió un primero de orden corintio; frente a Platería organizó un foro de arquitectura dórica, con estatua ecuestre del Rey; en la Plaza Mayor situó dos arcos triunfales que marcaban las entradas a las calles Nueva y Atocha; en la Fuente de la Provincia mandó construir un Monte de Parnaso y frente al Colegio del Loreto, en la calle de Atocha, erigió un arco a la felicidad pública; en la misma calle de Atocha, frente al Hospital General, edificó un arco dedicado a Himeneo, concibiéndose entonces el Camino de Atocha como un proyecto global donde los arcos o los tapices que aparecían en las casas no tenían otra función que transformar la imagen de la ciudad, alterando la que tradicionalmente ofrecía la propia calle: para ello organizó plazas con pedestales de jaspe (como en el caso de la Puerta del Sol), trofeos con pirámides a la inmortalidad, jeroglíficos...

El recorrido fue distinto y también lo fue el tipo de ornato utilizado: entiendo que la influencia de la cultura arquitectónica napolitana aparece de forma decisiva en este proyecto e ignoro si fue Sabatini o si el tipo de decoración se debió al propio Carlos III, pero resulta evidente que se sustituyó un itinerario concebido en términos de consagrar el embellecimiento, optándose ahora por consagrar la política de edificios públicos iniciada por el Rey. El cambio entre las fiestas de 1759-60 y las de 1765 es evidente al cobrar ahora la calle de Atocha una importancia excepcional: si en la entrada de 1760 el cortejo había llegado a ésta a través de la calle de León, ignorando la parte comprendida entre el arranque del Prado y Antón Martín, en 1765, se enfatizó por el contrario este tramo sin duda por estarse construyendo el gran Hospital General y,

para enfatizar la importancia de esta construcción, se trazó frente a él un Templo; lo mismo podríamos señalar de la Puerta del Sol, donde la construcción de la Casa de Correos modificaba la anterior imagen de la Plaza, dominada hasta entonces por la grada de San Felipe. La fiesta de 1765, ante la imposibilidad de llevar a cabo una reforma en la trama urbana, se concibió enfatizando las propuestas urbanas (la calle de Atocha, la Puerta del Sol o la Plaza Mayor) mediante un proyecto que entendía la arquitectura como elemento generador de espacio y que tenía como objetivo embellecer la ciudad al modo que lo señalara Patte en el París de Luis XIV: los arcos, templos, fuentes, pirámides... tienen como pretensión hacer olvidar la idea de la ciudad barroca y abren puertas hacia la valoración de la ciudad, señalando entonces las piezas arquitectónicas como reflejo del poder y grandeza del Monarca. Y la Fiesta de 1765 en Madrid establece un itinerario que se solemniza a través de la arquitectura y, para ello, utiliza referencias culturales que nada tienen ya que ver con los supuestos del barroco churrigueresco existente anteriormente.

La organización de monumentos en ciudades importantes también entiendo que es significativa en la propia organización de la Comitiva: «... daba principio a este lucido séquito el Ayuntamiento de Madrid, con sus alguaciles a caballo... tres coches de cuatro mulas, en los que iban los mayordomos de semana. Seguía la Real Compañía de Alabarderos y después los escuadrones de Guardias de Corps de las Compañías españolas y flamencas con timbales y clarines de las reales caballerizas. Ocho berlinas ricas de siete cristales con cuatro mulas de tirantes largos, en las que iban los gentiles hombres de cámara e inmediatamente les seguía la estatua de respeto que era primorosa, tirado por ocho caballos y asistidos por cuatro lacayos de Su Majestad.



Después la estatua de oficios, que era también sobresaliente con seis caballos y asistida por cuatro lacayos, ocupándola Caballerizo Mayor, Mayordomo Mayor, Sumiller de Corps y Capitán de guardias de Corps de cuarteles. Cuatro cadetes de guardias de Corps de batidores, detrás 12 volantes y 20 lacayos a pié. Seguía la estufa y la rodeaban doce caballerizos de campo a caballo, con sus uniformes y los Oficiales de los guardias de Corps; a los estribos iban a pié 24 caballeros pajes de su Majestad con sus grandes uniformes bordados de oro; seguían una partida de guardias y a ella otra suntuosa estatua tirada por seis caballos en los que iba el Señor Infante don Gabriel, a los lados, a pie, cuatro lacayos y el caballerizo con sus respectivos puestos; otra estufa nada inferior, tirada también por seis caballos y servida de igual número de personas en las que iban los señores Infantes don Antonio y don Francisco Javier; venía inmediatamente otra igualmente primorosa de seis caballos y servida como las anteriores, con la señora Infanta doña María Josefa; detrás seguía otra correspondiente en el todo a las tres antecedentes ocupada por el señor Infante don Luis; a la partida de guardias que servía a su alteza seguían tres lucidas berlinas con cuatro mulas de tirantes largos en que iban las damas de Palacio y otras dos con las señoras de honor, cerrando la marcha un escuadrón de guardias de Corps de la compañía italiana». Para volver a Palacio la comitiva se dirigió por «la Carrera de San Jerónimo, Puerta del Sol, calle de Carretas, Plaza Mayor, Platería y Consejos que estaban muy iluminadas, especialmente la Plaza Mayor en que hubo veinte luces de morteretes, con tres hachas de ceras distribuidas con orden y simetría». «El día 12 por la tarde pasaron su Magestad y alféreces reales a la Plaza Mayor, donde vieron desde los balcones de la Panadería las funciones de

parejas reales que la grandeza y Villa han obsequiado tan distinguido motivo. Estaban divididos en tres cuadrillas, cada una de 40 caballerías, con caballos de la mayor bizarría, ligereza y destreza y 120 aliados ricamente vestidos». Estudiada esta fiesta por Matilde López Serrano, sabemos que el día 22 «... no contento el Excelentísimo Duque de Medinaceli, Caballerizo Mayor del Rey, con haber sido uno de los tres señores que ofrecieron... el obsequio de las Parejas corridas en la Plaza Mayor de esta Villa, tuvo otra, en su casa, suntuosa. Luego que se juntaron los convidados de ambos sexos se les sirvió un exquisito refresco a la vista de sus jardines, iluminados con todo gusto y primor, de allí pasaron al teatro de su casa en donde se cantó una serenata italiana compuesta al intento, con sus bailes de fin de cada acto por cantores y bailarines, hechos venir de Italia y Francia. Sirvióseles después espléndida y abundante cena en muchas grandes mesas y se concluyó por baile que duró hasta muy entrado el día siguiente». El día 28 «... dió también su preparada fiesta el Excelentísimo Señor Duque de Béjar, antes Ayo del Príncipe y ahora su Mayordomo Mayor, y en la magnificencia de ella, admirada y aplaudida en todos sus puntos... después de haber gozado y celebrado los convidados la hermosa iluminación de los jardines se les sirvió abundante y exquisito refresco. Luego se encendió una máquina de fuegos artificiales, acceso a la mayor y mejor que en ningún tiempo se ha hecho y tan bien situada que no solo pudieran disfrutar su vista las Damas en los balcones de la casa y los caballeros en una galería de cristales, fabricado a propósito, pero igualmente el inmenso pueblo de esta Villa que toda aquella tarde y noche había tenido la diversión de verla iluminada y oír la música de dos orquestas puestas en su

centro. A los fuegos se siguió una serenata italiana del célebre Metastasio, cantada en un espacioso bello teatro fabricado en este intento, después se sirvió espléndida cena...». Tenemos también noticia que en las fiestas de 1765, con motivo del matrimonio del Príncipe con la Princesa de Parma, la Real Maestranza de Granada, en cumplimiento de su obligación y obsequio al Príncipe, ejecutó el día 12, en el Campo del Triunfo un nuevo manejo de caballos, llamado «*Parmesano y juego de carretas*». A este fin se construyó una valla en cuyo frente, bajo un magnífico dosel, estaban colocados los retratos del Rey y Príncipe, a los que se corrieron parejas.

Las fiestas de 1784

En 1784 hubo en Madrid fiestas para celebrar el nacimiento de los Infantes gemelos Carlos y Felipe y conmemorar la Paz con Inglaterra, así como la expedición contra Argel; en 1785 se celebró la boda de los Infantes doña Carlota y don Gabriel con los Infantes de Portugal don Juan y doña Ana María. Las fiestas de 1784 se desarrollaron los días 13, 14 y 15 de junio de aquel año (los Infantes gemelos habían nacido en octubre del anterior) y se hizo coincidir la alegría del nacimiento con la importancia de la paz con Inglaterra. Su interés radica, entonces, en que se introduce un elemento de ruptura frente al anterior modo de concebir el espacio de la fiesta. Por Real Orden se había establecido que en las fechas señaladas se hiciesen diversiones públicas en ciudades, villas y capitales, mandando tres días de luminarias y avisando «... para igual demostración a los Grandes, Titulos y Caballeros que residiesen en estos pueblos». Se quiso que la fiesta no fuese sólo una expresión del júbilo de la Corte, sino que también se manifestase la alegría popular: y teniendo presente que en esas fechas las corridas de

toros estaban prohibidas, «... (las diversiones públicas debían adaptarse) al genio y costumbres de los naturales, excluyendo las de toros y novillos, y sustituyéndolas por aquellas que no se corrompiesen las costumbres». Madrid iluminó sus calles durante esos tres días, y una máscara recorrió la ciudad durante los mismos, siguiendo itinerarios distintos. Por vez primera se rompía con la decisión de identificar el recorrido teatral por el escenario de la fiesta y, en este sentido, toda la ciudad se vio inmersa en el ambiente de fiesta: se dictaron normas «... para impedir el uso de coches en las mismas carreras y bocacalles», puesto que éstas debían estar cortadas con vallas, especificándose que «... los concurrentes a verlas —particularmente los jóvenes, que necesitan más freno— guardasen la debida decencia, quietud, tranquilidad y orden en toda la carrera». El primer día la máscara se dirigió al Palacio Real, mientras que los dos siguientes lo hizo a la Plaza Mayor: la primera «... habría de salir del Corralón del Prado... destinando para su carrera toda la calle de Atocha, Plaza Mayor, Puerta de Guadalajara, Platería, Consejos a Palacio», volviendo «... en buen orden por el mismo arco de la Armería a la Puerta de Guadalajara, Plaza Mayor, toda la calle de Atocha al Corralón del Prado, de donde había salido». Tanto a su ida como a su vuelta la máscara pasó frente a la Casa Consistorial, en cuyo balcón estaba Campomanes. «... El día 14 y 15 salió la Máscara del mismo Corralón del Prado, pero variando el itinerario, el segundo día pasó la calle de Alcalá, Puerta del Sol, calle Mayor para entrar, por la Puerta de Guadalajara, a la Plaza Mayor y ejecutar allí sus bailes, volviendo por Atocha a la Plazuela del Angel, calle de Carretas, Carrera de San Jerónimo al Prado y el día 15 por la tarde la Máscara salió también del Corralón, y se dirigió por la calle del Prado a la



Plazuela del Angel, calle de Atocha y Plaza Mayor. Se estableció que todos los vecinos de las calles señaladas... de cualquier clase y calidad que fuesen, se esmerasen en adornar los balcones, rejas, antepechos, ventanas y huecos de las tapias de sus respectivas casas con la mayor decencia», lo que tuvo como resultado «... que todos los vecinos pusieron el mayor cuidado y esmero en el adorno de los balcones y frontispicios de sus casas, vistiéndoles de seda o de tapices exquisitos y adornándolas en la mayor parte de cornucopias, arañas de cristal, mecheros...y, en su recorrido, pasó frente a la casa de Panadería, en la Plaza Mayor; Casa de Correos, en la Puerta del Sol; la Aduana; Real Academia de las Tres Nobles Artes, contigua a ésta; Gabinete de Historia Natural; Real Fábrica de Platería; Casa de Consejos; Imprenta Real —que además de los retratos del Rey dejaba ver los tarjetones orlados de un tejido de laurel y rosas pintadas con vivos colores, en los cuales estaban inscritos dos sonetos “Al rey por la Paz conseguida” y “Al feliz Nacimiento”—; Carcel de Corte; casas Consistoriales, en la Platería y Casa de Consejos, frente a Santa María, todas ellas adornadas con los retratos de los Reyes».

No sólo los edificios oficiales se engalanaron de manera singular, puesto que las casas de la aristocracia compitieron entre sí, tanto en la importancia de los ornatos a la calle como en la fiestas privadas que organizaron para celebrar la doble efeméride. Así, la Casa del Duque de Híjar «... estaba adornada de varias estatutas, medallones y otros relieves de estuco y pasta con representaciones alusivas a la Paz y al nacimiento de los Infantes. En los entrepaños de las rejas o piso bajo se veían varios trofeos de guerra... La ventajosa Paz se haya significada en las virtudes, artes y ciencias que florecen con ella y que representaban

las medallas repartidas por los intermedios de los balcones del piso principal, en el que figuraban la música y la poesía en una sola persona coronada de laurel, en la mano derecha un papel de música y en la izquierda una lira; la Concordia coronada de mirto, y dos corazones ardiendo en una mano atravesada con una flecha; la Abundancia coronada de flores y frutos y con el cuerno...; la Paz coronada de olivo y un ramo de él en la mano; la Justicia con espada y balanza; la Prudencia con un espejo en una mano y una serpiente enroscada en otra; la Felicidad sentada en un trono derramando de un vaso varias monedas; el Comercio simbolizado en Mercurio; la Navegación, en una ninfa con una nave en la mano; la Agricultura con un rastro; la Escultura, Pintura y Arquitectura en una sola figura con los instrumentos de estas tres artes en las manos. Todo esto para mayor adorno y de la fachada, iba enlazado con cabezas de leones, varios mancebos, florones y algunos vástagos colocados en el mejor orden». En el piso segundo «... estaban colocados los símbolos de las circunstancias de esta Paz, con el feliz nacimiento de los dos serenísimos Infantes en medallones que representaban todos los gemelos de que se tienen noticia o por fábula o por la historia, seguidos de otros tantos medallones que figuraban a sus madres. Cástor y Pólux con una estrella en la frente cada uno, y a su lado su madre Leda haciendo caricias a un cisne; Rómulo y Remo en un bosque mamando uno de una loba y haciéndole el otro caricias, y a su lado Rea, Silvia; Jacob y Esaú entre una palma, asido el primero del pie del segundo, y a su lado Rebeca dando de beber a un hombre; Fares y Zaran teniéndolo éste en una muñeca la lazada de primogénito, y a su lado Tamar con un báculo y un brazalete, prendas de Judas; Hércules e Isido, aquél destrozando una serpiente y éste huyendo del espanto, y a su lado Alomena, y un

águila por encima sosteniendo entre sus garras un rayo de Júpiter; Cetes y Calais con garras, y varias arpías y aves en acción y a su lado, Orithia sentada al pie de una encina y un joven atisbándola por entre las ramas.

En el centro de la fachada, a los dos lados de la puerta, había dos estatuas romanas de estuco; encima de la puerta sobre la repisa del balcón estaban, sostenidos de seis mancebos, los bustos del príncipe y de la princesa, teniendo ésta en brazos los dos gemelos; un poco más elevado el del rey como recreándose con la vista de los dos infantes; sostenido por la parte de abajo por un mancebo y por la de arriba la Fama que anuncia con un clarín los gloriosos sucesos que son el objeto del obsequio y público regocijo de España».

Al igual que se adornó la casa del Duque de Híjar, también hubo festejos en la del Marqués de Cogolludo, en la calle de Atocha; en la del Marqués de Montara en la calle del Prado o en la casa del Embajador de Francia; Duque de Medinaceli; Duque de Villahermosa; Duque de Alba; Condesa viuda de Benavente; Conde de Tepa... Todos ellos transformaron sus casas, y existen descripciones de cómo fueron los motivos de estas decoraciones. La Plaza Mayor también fue decorada, a costa de la Diputación de los cinco Gremios, y sabemos que se pidieron modelos del ornato a varios arquitectos «... adoptándose el más sencillo y natural, y que correspondiese a la seriedad de una fiesta pública con la aprobación del arquitecto mayor y del mismo corregidor... Mandaron revocar y blanquear los tres lienzos de la plaza, dejando intacta el de la Real Casa de Panadería por ser singular su pintura; después se vistió exteriormente todo el balconaje de lienzo pintado de transparente en diferentes ordenes... siendo la suma 575 balcones. A cada uno se pusieron tres mecheros para hachas y en las dos

líneas interior y exterior de cada piso doce candelillas». Se quiso que, en la celebración del día 13 «... y a las 9 de la noche, al tiempo de un repique general de campanas, se iluminaran a un mismo tiempo y con la mayor presteza todos los balcones de la Real Casa de Panadería, y el resto de la Plaza Mayor, formando un vistoso espectáculo por la uniformidad de la Plaza, abundancia de las hachas de cera». Al tiempo también se iluminaron las principales casas de las tres carreras, así como las de los Grandes, Títulos, Ministros... En el interior de la Plaza se mandó instalar un tablado para el baile de máscaras frente a Panadería, organizándose un foso donde debían colocarse los coros de música; en su entorno debía haber 48 faroles grandes, además de las bujías que debían repartir para alumbrar los papeles del concierto.

Existe pues un cambio en la imagen de la fiesta que se organiza en la ciudad puesto que ahora no se intenta ya definir una arquitectura ficticia, producida como consecuencia del rechazo que, sabemos, produjo Madrid en Carlos III, sino que se adorna la arquitectura existente, integrándose motivos alegóricos dentro de la ciudad real. No aparecen ya arcos o adornos superpuestos; la arquitectura no asume tipos que hubiéramos podido encontrar en el marco de jardines y, por el contrario, lo que existe es una reflexión sobre la realidad urbana. Conviene destacar cómo los edificios que se adornan (Correos, Aduana, Academia, Gabinete de Historia Natural, Platería de Martínez...) han sido construidos durante el reinado del Monarca y por ello se destacarán de forma muy singular. Pero si la transformación de la ciudad y el recorrido de la fiesta son aspectos importantes, por lo mismo entiendo que valorar cómo se organizó la máscara tiene idéntica transcendencia, sobre todo si la comparamos con la carrera que se organizó para las



fiestas de 1765. «... Por la tarde, a la hora de las cuatro, salió la máscara del corralón grande del Prado, y consistió en cinco carros triunfales con varias figuras alegóricas tirados cada uno de seis caballos... precedidos de timbales y clarines y acompañados de varias comparsas...: se dirigió por delante de la casa de Medinaceli a la Carrera de San Jerónimo, Calle Mayor, Puerta de Guadalajara, vía recta a las Casas Consistoriales y de los Consejos y de allí al arco de la Armería de Palacio donde esperó la orden de la serenísima Princesa para entrar en la Plaza del Palacio para ejecutar los bailes que se había dispuesto».

Las alegorías y disfraces en estas fiestas fueron particularmente notables: la organización de algunos de estos carros merece comentarse, contrastándola, insisto, con lo que fue la cabalgata de 1765 «... al son de timbales y trompetas entró —en el patio del Palacio— la máscara por enmedio de dos filas que formaban las guardias Española y Walona... seguía una soldadesca de 40 hombres vestidos a la Albanesa e Irlandesa con gorras y fusiles al paso de marcha y tambor batiente, y música de instrumentos militares yendo en medio el Alférez que había de tremolar la bandera... después dos maceros que llevaban al hombro cada uno su bandera desplegada en que iban pintadas las armas de la villa; a estos seguían ocho parejas de ambos sexos, de las cuales seis representaban artesanos, una hortelanos y otra labradores, llevando cada uno en sus manos varias figuras de instrumentos de su profesión...; después de los cuales iba la orquesta tocando armoniosas consonancias. Este carro primero llevaba en medio una estatua de Atlante, sosteniendo sobre su cabeza el cielo, figurado en un gran globo azulado y sembrado de estrellas y luceros, y el sol colocado en el centro, esparciendo varios rayos, unos más grandes y sobresalientes que otros...

En varios miembros del cuerpo del Atlante había lemas en letras de oro: en el pecho se leía «la bondad de Carlos III», en el brazo derecho «el poder», en el izquierdo «la magnificencia», en la frente «la magestad», en la pierna derecha «la justicia» y en la izquierda «la benignidad». Atlante representaba a Carlos III, sosteniendo con el vigor de sus heroicas virtudes y sabias leyes la Monarquía española. Volvíase a representar nuestro Soberano en el Sol, en cuyo medio, como las niñas de sus ojos estaban los retratos de los serenísimos Príncipes de Asturias; en cada uno de los rayos inferiores estaban colocados los retratos de los serenísimos infantes hijos de los príncipes, en el del medio un hermoso niño que representaba al Infante heredero don Carlos, en el de la derecha otro que representaba a don Felipe; en el de la izquierda el de la Infanta doña Carlota; en el segundo de la derecha el de la Infanta doña Amalia y en el de la izquierda el de la Infanta doña María Luisa. En los costados del globo que el Sol permitía que se viese había dos luceros también de oro en cada uno: en los de la parte superior estaban colocados... don Gabriel y doña Josefa; a la Izquierda... don Antonio y don Luis; el rayo que contenía al Infante heredero se prolongaba hasta tocar con su punta en el pecho de una hermosa ninfa que iba en el carro puesta una rodilla en tierra y representaba a la villa de Madrid, coronada de Emperatriz... rodeada de varios gremios con...inscripciones que ofrecía a la real familia y eran el amor, la lealtad, el regocijo, la veneración, la música, la comedia o la poesía... Cerraban este carro siete ninfas preciosamente vestidas, llevando cada una las insignias de algunas artes y ciencias que particularmente sobresalen en la Corte: la Medicina, con un vaso en la mano; la Física, con un barómetro; la Matemática, con un compás y regla; la Pintura, con un lienzo y pinceles;

la Escultura, con un cincel y una cabeza; y la Arquitectura, con una cabeza».

Los otros cuatro carros se concibieron de forma similar: el segundo representaba el triunfo de la Paz; el tercero *España Triunfante*; el cuarto *España Victoriosa* y el último *España vuelve a aparecer gozosa con el nacimiento de los Infantes Gemelos*. Las fiestas de 1783 reflejan algo a destacar: la celebración se entiende tanto desde la participación popular como desde la voluntad por realzar la cultura como característica de la España de Carlos III. Es importante que la máscara tenga tres recorridos (uno para la Corte y dos para la diversión del pueblo) y es igualmente notable que los ornatos se hagan en los edificios construidos tanto por orden del Rey como en aquellos otros de la aristocracia. Pero además, y este detalle no había aparecido nunca, se ordena que en un cierto momento (al tocar las campanas las nueve de la noche) la ciudad entera, y no sólo el recorrido de la máscara, se ilumine y participe de la alegría, con lo que la idea del *espacio de la fiesta* se diluye, siendo toda la ciudad marco de la conmemoración. De 1784, y hasta la muerte de Carlos III, en diciembre de 1788, se celebraron en Madrid otras fiestas, pero siempre con este mismo carácter: es por ello cuando entiendo podemos establecer un conjunto de reflexiones sobre lo que significó el espacio de la fiesta en aquellos años. Sorprende comprobar, en primer lugar, que las entradas, máscaras y procesiones apenas variaron su itinerario en los treinta años del reinado: cambiaron las referencias e hitos en la ciudad y, a medida que se construían edificios destinados a la cultura o a la administración, se quiso que el cortejo pasase frente a ellos, consagrándolos y destacándolos de este modo, pero sin variar en lo sustancial el itinerario. Ocurre sin embargo que la ciudad representativa

deja de ser el antiguo barrio de los Austrias y se potencia el desarrollo de Madrid hacia el frente Este, hacia el límite de los Prados, haciendo especial hincapié en cinco calles (Alcalá, Prado, Huertas, Atocha y Santa Isabel) que, desde las proximidades de la Plaza Mayor, convergen en los Prados. Parece claro que de Madrid se usa tan sólo el eje este-oeste en un recorrido basado en cuatro referencias (Palacio Nuevo, Casa de la Panadería, Basílica de Atocha y Buen Retiro), ignorándose el resto de la trama en un momento en el cual existe un importante incremento en la construcción de viviendas (lo que significa un aumento de población) a partir del eje ya citado norte-sur que iba desde la Red de San Luis y Montera hacia Hortaleza y Fuencarral.

Paralelos a este eje principal existen otros, de menor importancia, como son Ancha de San Bernardo, Bárco, Madera Alta o Carmen donde nunca llegarán las máscaras y donde jamás aparecieran adornos, arcos o fuegos artificiales. Si la fiesta había sido la consagración de un protocolo rígido que evoluciona hacia una conmemoración en toda la ciudad, lo que sí existe es un hecho claro: frente al recorrido de la Corte (itinerario que no cambia, como tampoco lo hacen los puntos donde concebir ornatos o elementos arquitectónicos) sí aparece la vocación por llevar la iluminación a la totalidad de la ciudad, organizándose entonces fuentes de vino, disponiéndose en este sentido máscaras que deben recorrer la totalidad de la ciudad o, incluso, disponiéndose bailes populares en los distintos barrios de la Capital. La fiesta poco tiene entonces que ver con la *referencia a la utopía* que algunos han planteado: ajena a la experimentación, la consagración al protocolo, a la etiqueta, impide que surjan elementos fantásticos; y las escasas novedades que aparecen lo hacen



siempre poco a poco, sin las fiestas de la Corte, cuando se hace necesario destacar la existencia de otras diversiones de naturaleza bien distinta, como son los carnavales, bailes, fiestas de toros, mojigangas, fuentes de vino...

Estas otras diversiones se desarrollan en un espacio urbano diferente al anterior y tan sólo en algunos momentos existe una coincidencia topológica entre ambas: entiendo sin embargo que el tema no radica en que se creen estas fiestas *ex novo* sino que, como se destaca en 1783, lo que se pretende es potenciar un tipo de diversión tradicional hasta el momento, consagrándolo y dándole una personalidad de la que carecía hasta el momento: así, al tratar de las fiestas de 1783 se señalaba cómo «... debían adaptarse al genio y costumbres de los naturales, excluyendo las de toros y novillos, y sustituyéndolas por aquéllas que no corrompiesen las costumbres», sabemos que no sólo se prohibieron las corridas de toros y sería bueno recordar un expediente existente en Simancas, en el cual se expresa la opinión que las corridas de toros produjeron en la recién llegada reina Amalia, en 1760, sino que también se prohibió otro importante número de celebraciones de tipo popular, algunas incluso de origen medieval.

María José del Río ha estudiado estas prohibiciones, planteando una hipótesis que a mi modo de ver, y a riesgo de equivocarme, es excesivamente rígida: comenta cómo el reinado de Carlos III se caracterizó por promulgarse un importante número de leyes que tenían como objeto prohibir o regular la celebración de determinadas fiestas y diversiones: dicho de otro modo, se caracterizó por la represión y el control sobre la fiesta. En este sentido enumera, como prohibiciones más destacadas, las siguientes: dar cencerradas en Madrid (1765); vestirse de Majas; formar altares y pedir para ellos (1769); juegos de

azar (1771); quemar Judas en las vísperas de San José y Sábado Santo (1772); tocar instrumentos desarmónicos durante la noche de San Juan o San Pedro (1772); sacar tarascas, gigantones, gigantinas, en la procesión de Corpus Cristi (1772-75); disciplinantes, aspados o empalados en las procesiones; bailar en iglesias, atrios y cementerios o frente a imágenes sagradas (1777); fiestas de toros de muerte (1785); insultos y obscenidades de Navidades (1787) o representar comedias de magia en los teatros públicos.

Es cierto que existieron aquellas prohibiciones, y aun muchas otras: pero no es menos cierto que las celebraciones restantes transformaron la imagen de la ciudad y se abrieron, lo cual nunca hubiera podido suceder en los momentos de Gómez de Mora, hacia una participación popular que revertirá, poco más tarde, bien en el fenómeno de la Fiesta de la Revolución, bien en la transformación de la ciudad, como sucederá en Barcelona, en 1802, con motivo de la visita de los Reyes, al ser la fiesta pretexto para definir una nueva política de dotaciones y equipamientos, o bien en los momentos de la fiesta napoleónica. Pero por encima de estas explicaciones, sí entiendo que es necesario un estudio en detalle sobre dónde se organizaron estas fiestas populares, qué parte de ciudad ocuparon y cómo se organizaron.

Es evidente que la ciudad vive un cambio fundamental en la valoración del espacio de la fiesta: aparece la idea de espacio colectivo y, en este sentido, la aparición de numerosos elementos (luminarias, castillos de fuegos artificiales, fuentes de vino, carnavales, bailes populares...) se entiende como la voluntad por modificar la imagen habitual de ciudad y sería necesario explicar dónde se realizaron las luminarias y qué partes, por el contrario, quedaron a oscuras; lo mismo podríamos

comentar de los fuegos artificiales y entender cómo éstos evolucionan desde 1759 (cuando la Reina Madre los presencia desde la Plazuela del Buen Retiro y el Ayuntamiento festeja a su vez la proclamación en la Casa de la Villa) a 1765 (cuando el Duque de Béjar establece la organización de los fuegos en su casa concibiendo tres espacios distintos, uno para las damas, otro para los caballeros invitados y el tercero para el pueblo de Madrid) o en 1783, cuando el castillo y máscara que se organiza en honor del nacimiento de los Infantes gemelos.

La reflexión llevaría entonces a estudiar la bibliografía sobre la pirotecnia de la época y sabemos, en este sentido, que en España se difunde el texto más importante de aquellos años: el escrito por Frezier «*Traité des Feux d'Artifice pour le Spectacle*» y tanto en los textos de Blondel (manuscrito traducido, y que se encuentra en la Biblioteca Nacional de Madrid, según me señala Delfín Rodríguez) como en Milizia, aparecen referencias a la arquitectura de las fiestas y de los fuegos artificiales dentro de los tratados de arquitectura. Un ejemplo entonces de la atención que le prestó el propio Carlos III a esta manifestación de júbilo se refleja en los comentarios que le transmite Tanucci cuando le escribe cómo los fuegos de Nápoles fueron encargados a determinado técnico, señalando poco más adelante lo impresionante y fantásticos que aquéllos resultaron.

De forma paralela a los fuegos, el estudio de la escenografía teatral puede darnos también clara idea de cómo se entiende la antigüedad y cuál es la referencia existente al pasado; si estudiamos, en este sentido, las obras de Metastasio respresentadas en el teatro de la Corte o, a su vez, el repertorio de obras representadas en el teatro del Príncipe o de la Cruz,

veremos cómo existe un cambio de mentalidad en la definición del espacio ilusionario que va desde los decorados teatrales propuestos por Farinelli en la Corte de Fernando VI a los decorados para las óperas de Metastasio de las cuales se tenían puntuales noticias, puesto que se representaban en el Teatro de San Carlos de Nápoles. En este sentido entiendo que sería importante analizar y poner en relación las decoraciones teatrales que se plantearon en el Teatro de Corte de Aranjuez o del Escorial, siendo necesaria su relación con la arquitectura teatral francesa o italiana de aquellos años y entiendo importa destacar la presencia de Dugourc en España, al dibujar éste en 1769 algunas de las escenografías para el teatro de la Corte. Sin duda, el acontecimiento más importante en Madrid, en los últimos años del reinado de Carlos III, fue el experimento realizado por su hijo, el Infante don Gabriel, en 1783. Sabemos que el 5 de junio de aquel año los hermanos Montgolfield, fabricantes de papel, habían elevado en París un aerostato, con aire caliente, obtenido mediante la combustión de paja humedecida y lana seca. Poco más tarde, el 27 de agosto, otro globo había subido en París y en el mes de septiembre, en presencia de Luis XVI, uno de los hermanos Montgolfield realizó una exhibición que le permitió elevar un aerostato de aire caliente portando una jaula con animales. A partir de este momento el Infante don Gabriel, sin duda el personaje más singular de la Familia, (a pesar de la opinión del P. Colomá); traductor de textos clásicos, preocupado por la cultura de la época, administrador del Canal del Gran Priorato y, por tanto, mecenas en las obras de Juan de Villanueva (tanto en la Mancha como en El Escorial), se interesa por la experiencia francesa y decide repetir un experimento similar en Madrid. En diciembre del mismo año realiza en la capital una



primera prueba de globo aerostático y la lleva a cabo en un espacio urbano: gracias a la iconografía del momento entendemos la importancia de tal acontecimiento, recibido por el pueblo de Madrid como una auténtica fiesta en la que todos participaron. Son conocidos los grabados del vuelo de Lunardi (realizado en 1792, en el Paseo del Prado) y podríamos pensar que aquel primero tuvo una repercusión un tanto singular por cuanto que convirtió a la ciudad en lugar de aquel experimento científico, siempre el más admirado, la ascensión en globo, no solamente por los allí presentes, sino por todos los que se encontraban en el resto de la ciudad. Los vuelos se repitieron al año siguiente tanto en Madrid, como en El Escorial, Barcelona, Valencia y Aranjuez.

Pero si las fiestas en la ciudad evolucionan, sí se varía el espacio y se modifica el itinerario y protocolo, donde apenas varía el ceremonial y donde el recorrido se mantiene, a pesar de prohibiciones y censuras, es en las celebraciones de la Iglesia. Del Río, en su estudio sobre *«Represión y control de fiestas y diversiones en el Madrid de Carlos III»*, comenta la legislación de la época y, refiriéndose a las procesiones destaca cómo en los momentos iniciales del reinado, desde el domingo de Ramos al de Resurrección se celebraban en Madrid más de 20 procesiones, entre las que merecen destacarse la de Miércoles, Jueves y Viernes Santo. Quizá el número de éstas interese a los estudiosos de la religiosidad madrileña de la segunda mitad del siglo XVIII: en mi caso me preocupa más conocer si el recorrido se modificó al ser prohibidas las restantes, y un dato que da, al respecto, M<sup>a</sup> José del Río es significativo: «... cuando el Monarca estaba fuera de Madrid, lo cual ocurría con cierta frecuencia, los encargados de fijar el itinerario de estas tres procesiones se sentían

desorientados, pues al perder éstas su punto de destino, perdían gran parte de su razón de ser. Si, pese a todo, decidían mantener el itinerario, vacíos significativos del ceremonial ponían de manifiesto la pérdida del esplendor que sufrían las procesiones por la ausencia del Rey» Uno de los mejores documentos es el de 1759. Tras considerar que Fernando VI no vería las procesiones (tal vez fuera más exacto haber dicho que la procesión no le vería a él) por estar muy enfermo en Villaviciosa, se determinó que éstas no dejaran de confluir en la plazuela del Buen Retiro, como acostumbraban, aunque no sin marcar que faltaba el elemento central «... No estuvo allí la guardia tendida, como cuando se han hallado sus Magestades en aquel Real Palacio. El balcón al que se asoman los Reyes para adorar las santas efigies estuvo cerrado. No se puso dosel, ni retrato alguno, y sí una mesa de altar con un divino señor y sus candelabros. En otros balcones estuvieron viendo la procesión la señora camarera mayor, con las demás familias que se hallaban en el citado Real Palacio del Buen Retiro, no asistiendo las señoras damas ni demás grandeza, como sucedido presenciándolo y asistiendo sus Magestades». Quizás faltara el Rey, pero en mi opinión lo importante es que la ceremonia se repitió en todos y cada uno de los puntos: hubo una misma utilización de la ciudad y una idéntica manera de comprender cuál era el espacio de la representación, con lo cual, el uso la visión de la ciudad que tuvo la iglesia en aquellos años apenas si varió a lo largo del reinado.

#### La propuesta de un ensanche de Madrid en la segunda mitad del siglo XVIII

Sí interesa conocer cuál es el crecimiento de la ciudad y, paralelamente, establecer cuál fue su uso,

entiendo que el proyecto de un posible ensanche de Madrid que se planteó por el ministro Jovellanos merece también ser estudiado. He comentado cómo Madrid tenía, en aquellos años, un importante crecimiento: pasó de tener, en el siglo XVIII, 80.000 habitantes a contar a finales del siguiente con 147.000, mientras que su número de viviendas aumentaba tan sólo, en el mismo período, en 374. Además es sabido que aquella obligación que tenían los habitantes de la capital de alojar en los pisos superiores de sus casas a los cortesanos, llegó a un punto en el cual, y ante el crecido número de posadas clandestinas existentes, el Rey tuvo que establecer una Real Orden sobre la conveniencia de edificar «... en solares yermos existentes dentro de Madrid, levantando y aumentando las viviendas bajas hasta la conveniente proporción»<sup>13</sup>. Que la falta de vivienda en Madrid debía ser grave, lo reflejan numerosos documentos y en este sentido el propio Antonio Ponz lo señala en su *Viaje de España* al comentar, tratando de Madrid, si quizá no fuese conveniente construir una nueva ciudad: y esta idea de edificar una población alternativa sería retomada y ampliada por Jovellanos en un *Memorial* que dirige, en 1787, al Marqués de Floridablanca. Jovellanos propone, aparentemente, un negocio: que la Corona se beneficie de la presencia en la Corte de numerosos forasteros vendiendo entonces terrenos destinados a un ensanche de población. Tomando, entiendo, como pretexto el crecido número de posadas clandestinas, la idea que plantea es romper la cerca, creando un ensanche acorde esta vez con los esquemas de la nueva cultura. «... Dado que las posadas secretas se han multiplicado en razón de que las habitaciones de Madrid escasean y se han encarecido, remédiese... aumentando las habitaciones y disminuirán las posadas. ¿Y cómo han de disminuir las posadas y

aumentar las habitaciones?. Voy a decirlo. S.M. debe de comprar todo el cordón de tierra que se extiende desde la Puerta de los Pozos a la de Recoletos, hasta el límite que se quiera construir la cerca o murallas de la misma población, dejando incorporado a ella todo el terreno destinado a la extensión: después se demarcarán las calles, plazas y plazuelas que se crea conveniente, y se señalarán con buenas estacas para que sean generalmente conocidas.

Hecho esto se publicará un decreto en el que se señalará que este terreno no ha de estar sujeto a ninguna ley de demarcación gremial ni a otra semejante, y que en él se podrán poner tiendas, talleres y oficinas para toda clase de industrias, tráfico y comercio; que en las plazuelas se podrán vender comestibles y abastos de todo género, sin otra sujeción que las de las leyes generales de policía de las demás plazas.

Cuando esta noticia haya causado la fermentación que es consiguiente a su naturaleza, S.M. ofrecerá a vender en cómodos precios los terrenos que se pidan para edificar en este distrito y yo fio que no faltaran compradores. Mas si acaso me engaño; si al principio escasean los compradores, no sería gran desprecio dar estos terrenos gratuitamente porque, al fin, si el Gobierno lograra aumentar considerablemente esta población sin otro dispendio que el de la compra del terreno, creo que saldría bien librado».

El motivo por el cual la propuesta de Jovellanos no se lleva a cabo se debe, fundamentalmente, a las presiones a las que se vio sometido el Gobierno, tal y como estudiaron en su día tanto Herr como Sarrailh, en el sentido que el Consejo de Castilla se había convertido en exponente de una reacción económica, siendo este organismo quien informara negativamente.

13. La propuesta esbozada por Jovellanos se refiere a urbanizar aquella zona de terreno que posteriormente, ya en el siglo XIX, será

retomada por los urbanistas del ensanche. La zona que él señala corresponde exactamente a la que estudia Fernández de los Ríos en su

*Futuro Madrid* o la que posteriormente trata Castro en su proyecto de ensanche.



Entiendo que la nueva ciudad que se concibe en el proyecto de Jovellanos se destina a todos aquellos aristócratas que hasta el momento se alojaban en pequeñas pensiones, y no debemos entonces interpretar la propuesta como voluntad por organizar un ensanche para posibles emigrantes rurales: el dato más interesante no es tanto la propia propuesta como el hecho que, a partir del momento en que el Rey rechaza la idea, la Academia de San Fernando acepta de forma implícita el tema y propondrá a sus alumnos, de forma sistemática, estudios sobre nuevos tipos de vivienda tanto para caballeros como para grandes bloques, manzanas enteras, en ocasiones con 4 ó 5 plantas y con patio interior. La Academia olvida pues las enseñanzas de Blondel sobre los edificios en ciudad y acepta, dentro del proyecto de Jovellanos, que para definir el posible ensanche, para justificar la idea de la capital como negocio, se debe partir del hecho de «... calles, plazas y plazuelas», donde se situarán los edificios. La idea que abre puertas a un importante conjunto de reformas sobre la estructura de ciudad entiende que el diseño urbano, como había comentado Laugier, es formal y por lo tanto propone una ciudad capital desde supuestos de monumentalidad, sustituyendo así la propuesta urbana de Patte (la reforma de ciudad como problema de puertas o accesos que deben

conmemorar la grandiosidad del Monarca) por otra que define la ciudad valorada como elemento de cultura o conocimiento. Jovellanos había insinuado cómo el ensanche de Madrid debía dar solución a problemas de alojamiento: pero al mismo tiempo apuntaba cómo la operación debía ser oportuna en el sentido de permitirse, desde la Corona, no solamente un beneficio de orden económico, sino, y sobre todo, de prestigio. Y para la Academia de San Fernando, para el centro encargado de difundir no sólo los esquemas teóricos, sino también de censurar o aprobar las obras públicas que se realizan en la España de la Razón, el tema de un posible nuevo Madrid es importante por cuanto se convertirá en punto de partida de una discusión teórica sobre la función del monumento en ciudad. Abandonando la identificación hecha hasta el momento de monumento igual a palacio, la Academia propone la concepción de un nuevo edificio entendido y valorado como Templo de la Razón; y es precisamente esta propuesta de Templo destinado al hombre la que se aplicará, en los diferentes concursos, en una propuesta de ensanche que tiene como función rescatar precisamente la propia capital de Madrid, convirtiéndola entonces en ciudad monumental.



Gracias a las noticias facilitadas por Rabanal sobre las Fábricas Reales existentes en Madrid, sabemos que hubo un gran número de fábricas dispersas que tuvieron como consecuencia, si no cambiar la estructura económica de la ciudad, sí por lo menos alterar su estructura urbana: en este sentido entiendo deben citarse los siguientes: *«Juan Pedro Laserre, atraído por decretos que prometían favorecer el establecimiento de fábricas en España, había firmado un contrato con la Villa de Madrid para proporcionar a su industria, casa, batán y tintes, libres de derechos, con la condición de organizar una fábrica de paños en Madrid, al estilo francés»*. 1928, A.H.N., Estado, 3182, núm. 141. Poco más tarde Francisco Javier Barrido «... que vive en la calle Jacometrezo... hace saber al público cómo la máquina que apareció para lavar ropa blanca, sin mojarse las manos, la hará por 170 reales cada una», la noticia, publicada el 25 de marzo de 1758 en Avisos Extraordinarios, núm. 20, folio 80 (H.M.M., sig. AH. 361-371/2). A su vez, S. Langet publicaba unas *«Tablas perpétuas absolutamente necesarias para arreglar relojes, tanto por el salir en el sol como en el punto medio del día»*, en el *«Hablador Juicioso»* de 1763, núm. VII, págs. 47-49 (H.M.M., sig. AH. 13-6, núm. 241). Nipho había comentado cuáles eran las fábricas que gozaban de privilegios y derechos de franquicia concedidos por el Rey por medio de su Real Junta de Comercio y Moneda (*«Correo español»*, 1769, núm. 48) y, a partir de esa

fecha, tenemos noticias de un gran número de industrias que se proponen en la ciudad: Marcos y Joseph Gómez de Navia «... vecinos de esta Corte, solicitan permiso para el establecimiento de una fábrica de cerda rizada que sirva para colchones», presentaron una solicitud en 1771 (A.H.N., Consejos, núm. 861, ant. lég. 434, libro 2683, núm. 2.) Igualmente en octubre del mismo año se había hecho la petición de licencia para el establecimiento de una fábrica de estampas en Madrid (*«Mercurio»*, págs. 256-257). En 1774 se planteaba la necesidad de establecer una fábrica de latón en Madrid (*«Mercurio»*, enero de 1774; H.M.M., sig. AM 35/4). A partir de este momento las noticias son numerosas: sabemos de una fábrica de curtidos, en Aravaca, que se organizó en octubre de 1774 (*«Mercurio»*, octubre 1774, pág. 174); Juan Ignacio, vecino de esta Corte, pidió se le concediese licencia para establecer una fábrica de velas de sebo fino en 1776 (A.H.N., Consejos, núm. 868, ant. leg. 436, libro 2683, núm. 2); Pedro Rodríguez de Campomanes hablaba sobre el establecimiento de escuelas patrióticas de hilado en el mismo año (Biblioteca Palacio Real, VIII-19. 251); en 1778 se aprueba, por Real Cédula, el establecimiento de una escuela en Madrid para la enseñanza en la construcción de alhajas finas de oro, plata y similares, a cargo de Antonio Martínez —la Platería de Martínez—; sabemos, igualmente, de una solicitud en 1779 para establecer una fábrica

de acero (A.H.N., Consejos, leg. 714, ant. leg. 364, libro 2683, núm. 1); en el mismo año aparece otra instancia firmada por Nicolás Ignacio Poyet sobre licencia para establecer una fábrica de relojería en Madrid (A.H.N., Consejos, leg. 721, antiguo leg. 368, núm. 23), la cual no se concede a pesar de una visita que había realizado Jorge Juan a Hellicot (relojero de Londres) y en la cual se comentaba cómo en España no existían operarios capaces de trabajar en relojes, señalándose los inconvenientes existentes para una fundación de manufactura de relojes en España y destacando la conveniencia de traer obreros de París, Londres o Ginebra a Madrid. Antonio Pizarro proponía, en 1780, organizar una fábrica de jabón de piedra en Madrid, con vistas a tener fuego sin necesidad de usar sosas y barrillas (A.H.N., Estado, leg. 3215, núm.246); Nicolás Martínez y Francisco de Castro solicitaban permisos para organizar un estanco con que surtir a Madrid de tapices, blandones, alfombras, y demás adornos de las piezas donde se ponen de cuerpo presente los cadáveres (A.H.N., Consejos, leg. 874, antiguo legajo 439, libro 2683, núm. 2); Santos Elbain pedía, igualmente, se le concediera licencia para organizar una fábrica de polvos de almidón para el abasto público, en 1782 (A.H.N., Consejos, 819-20); Juan Billagudo pedía privilegio para organizar una fábrica de cartonería fina y ordinaria en 1785 (A.H.N., Consejos, 924, antiguo leg. 465, libro 2684, núm. 1); Juan de

Cuellas pedía igualmente establecer una fábrica de polvos finos para peinar en 1786 (A.H.N., Consejos, 1003, antiguo leg. 503, libro 2684, núm. 1); existe, en el mismo año, otro expediente en el que se pide se facilitase hierro colado con vistas a ensayar una caldera para la fábrica de salitre en Madrid (A.M.N., Mss. 2245, Miscelánea, doc. 27, fol. 99-108); Francisco Astoin, natural de Marsella, proponía organizar una fábrica para «estampar dibujos a estilo de Pekín en lienzo y muselinas para vestidos» (A.H.N., Estado, leg. 3215, núm.223); en 1795 Pedro Barbieri pedía permiso para establecer en la Corte una fábrica de velas de sebo, de superior calidad (A.H.N., Consejos, 1605-07, antiguo legajo 750, libro 2685, núm. 4)... Sin duda los datos anteriores contradicen en algún sentido la idea de que en Madrid apenas sí hubo industria: es evidente que muchos de estos expedientes no eran sino engaños o estafas, pero también es evidente que existía una mentalidad importante «... querer los honores y no las cargas; las riquezas y obras de los poderosos deben emplearse en usos con relación a la naturaleza social y al estado. Si en sus estados distribuyesen como deben las partes que dan varios en superfluidades... y se dedicasen a proteger los establecimientos útiles que dan manutención a familias y consumen frutos del país, evitaran la extracción de moneda del consumo de productos extranjeros, proporciona en nuestro daño» (*«Las Musas»*, núm. 27, diciembre 1790, págs. 113-116).



La propuesta de Olaguíbel para la plaza Mayor

Si numerosas ciudades españolas, a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII, plantean un ensanche de ciudad como resultado de haberse modificado su estructura económica y precisar de un mayor espacio para instalar los almacenes, atarazanas, comercios... (ensanche entendido pues desde supuestos funcionales y no desde la pretensión de ampliar o incrementar el número de viviendas) la propuesta que se concibe en Vitoria, en torno a 1780, tuvo especial relevancia por cuanto que no se trata ya de configurar una nueva población, sino que consistió en definir una pieza arquitectónica cuya función era determinar el eje direccional de crecimiento de la ciudad.

La opinión que da Ponz sobre Vitoria, en sus *Viajes fuera de España*, es clara «... se ha proyectado y llevado a cabo ... la construcción de una nueva plaza, con uniformidad de edificios, sencillez de arquitectura y limpieza de todo ornato extravagante; es de 220 pies en cuadro con 19 arcos en cada frente, sostenido por postes y con entrada en medio de cada uno que forman el arco mayor y los dos colaterales.

Se han encontrado personas acomodadas, a quien la ciudad les ha conseguido el terreno para edificar con varias condiciones, entre otras arreglarse los diseños, dejar libre para el público el uso de los pórticos, empedrar el suelo de la plaza, dar salida al agua con cañerías... cuatro calles, formadas de nuevo, hacen otro cuadro exterior al de la plaza, con lo cual se lograrían ensanche y comodidad». Aparentemente la operación que se realiza en Vitoria, la construcción de una plaza Mayor, no difiere de tantos otros proyectos arquitectónicos que en esos años se realizan en otras ciudades: Peña Padura realiza la plaza Mayor de Ocaña; Moreno

Badia proyecta la plaza de Soria, Silvestre Pérez hará la de San Sebastián, Villanueva reforma la de Madrid... pero entiendo que Vitoria presenta una singularidad un tanto excepcional por cuanto que el proyecto arquitectónico se debe entender desde la voluntad de establecer una propuesta urbana, al definir, si no el trazado formal del ensanche sí, por lo menos, algo tan importante como es determinar su dirección y condicionar cualquier posterior proyecto para la ciudad.

Sabemos que Vitoria, antigua ciudad medieval, se había organizado sobre una colina, manteniendo casi intacto su casco medieval hasta el siglo XVIII: ceñida en su casi totalidad por una muralla y sin apenas espacio abierto al exterior, parece evidente que el desahogo económico de la población hacía necesario, en primer lugar, establecer un espacio para el mercado, al tiempo que se esbozaba ya la conveniencia de continuar la ciudad fuera de sus murallas. La necesidad de aumentar el perímetro de la ciudad implicaba la ruptura de la vieja almendra medieval y obligaba a organizar el futuro ensanche en las laderas de la colina antes citada; por ello, y dado que no se precisaba la definición de un plan de nueva población (ya que la propuesta de desarrollo de ciudad no corresponde a necesidades inmediatas) se optó por construir, fuera de las murallas, pero junto a ellas, una plaza nueva, cuadrada, —tal y como la describe Ponz en su *Viaje*— y en la cual en uno de sus frentes se situaría el Ayuntamiento, mientras que las otras pandas se destinarían a viviendas para particulares. El lugar elegido, ante la imposibilidad de realizarlo en el casco amurallado, fue un lugar próximo al mismo situado en un espacio no completamente llano entre la ciudad y la llanada, con lo que fue preciso realizar un desmonte para que todo el proyecto pudiese construirse a un mismo nivel: entiendo que



el primer dato significativo de la operación radica en que la llanada se valora como área de expansión y marca una dirección del posible ensanche de la ciudad, definiéndose la plaza como elemento que marca el desarrollo posterior.

Las obras se iniciaron en mayo de 1781 y sabemos que al año siguiente el arquitecto, Justo Antonio de Olaguibel, presenta cinco dibujos de plantas y alzados para las Casas Consistoriales. Según entendía, la plaza debía estar recorrida por unos soportales, a lo largo de todos sus frentes, ajustándose al nuevo ideal de embellecimiento; preocupado por llevar las ordenanzas de ciudad a la regulación de huecos, definía las alturas y planteaba, para toda la construcción, una cubierta idéntica. Se ubicó la plaza donde anteriormente se había establecido el mercado y en este sentido interesaría contrastar la operación llevada a cabo en Vitoria con la planteada en Albacete: si en la ciudad manchega el ferial se concebía aislado, fuera de la ciudad, unido a ella tan sólo por una alameda que planteaba el espacio del ferial como un anexo, en Vitoria, por el contrario, la plaza será parte viva de la ciudad (puesto que no sólo recuperó un espacio tradicional, sino que es allí donde se instala la Casa Consistorial) y su cualidad será su capacidad para generar y desarrollar el posterior ensanche.

Una vez iniciados los trabajos de la plaza se vio cómo existía, asumiendo este esquema, una contradicción importante con lo anteriormente expuesto: fue necesario plantear un desmonte para desarrollar las obras de la plaza, puesto que ésta se encontraba entre la colina y el llano. El paso de la antigua ciudad a la nueva plaza resultaba un tanto forzado al existir unas pendientes de gran dificultad, lo cual se solucionó, en un principio, concibiendo un conjunto de terrazas que, unidas entre sí, ligaban la estructura antigua al nuevo proyecto mediante un

conjunto de calles-plataforma. Resuelto el tema desde el punto de vista de comodidad en el acceso, aparece sin embargo un factor nuevo, como es la imagen contradictoria que ofrece la primitiva *línea del cielo* del núcleo medieval sobre la nueva construcción. Se entiende que el tránsito de un proyecto a otro resulta excesivamente brusco y para ello se hace preciso proyectar una nueva pieza arquitectónica que se concibe como charnela entre plaza y casco, con la función de llevar la propuesta del nuevo orden arquitectónico (el nuevo ideal de embellecimiento) al casco antiguo de la ciudad. Valorada a modo de telón, de muro escenográfico de la Vitoria Medieval, su misión es resolver la importante diferencia de cotas existente entre la trama de la primitiva población y la plaza nueva. Y en este sentido entiendo el proyecto de los *Arquillos* como parte del proyecto de la Plaza. En un principio he señalado cómo la función de la nueva plaza era determinar el eje de desarrollo urbano: pero entiendo evidente que el arquitecto se preocupó, al mismo tiempo, de establecer entre la trama histórica y su propuesta una idea de continuidad que acertó a resolver gracias al proyecto de los *Arquillos*. En 1787, al derribarse la antigua Alhóndiga situada en sus proximidades, se planteó la necesidad de intervenir en esta zona y por ello la Junta de Obras del Ayuntamiento propuso realizar un edificio compuesto por una doble arcada que fuese desde la Plaza hasta el Portal de Cuchillería, en el terreno llamado del *juicio* por ser allí donde se realizaban estos durante la Edad Media «... el terreno de la Costanilla del "Juicio" era una gran cuesta, desigual y muy terrosa, por donde no solían transitar las gentes. La parte de arriba, llamada el juicio, la sostenía una pared de piedra de mampostería, de construcción muy antigua, con un trozo caído por la gran fuerza que ejercían las



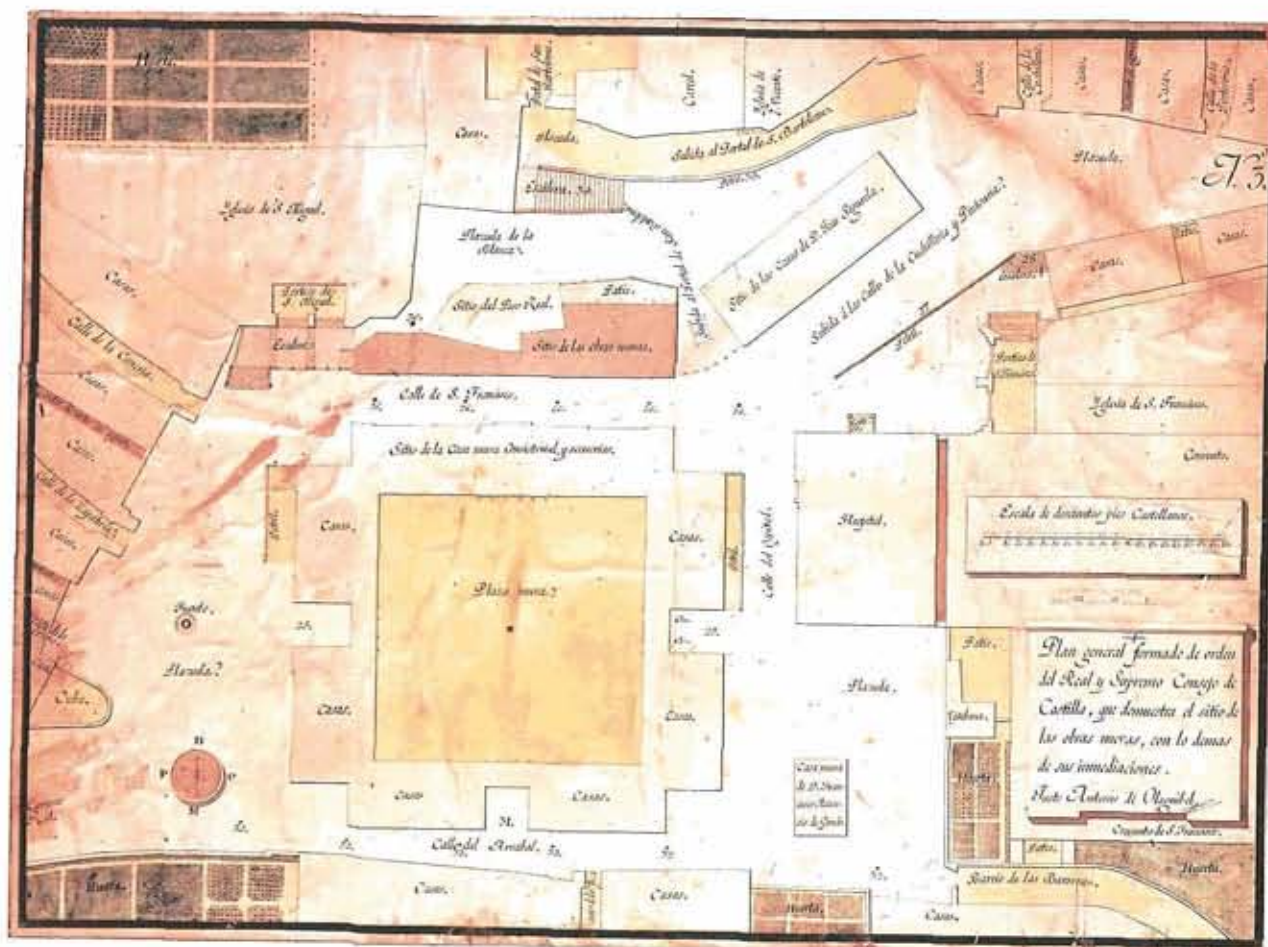
Vitoria en 1865. (Archivo Municipal de Vitoria, AG/M.2)

tierras de la parte superior, y la mayor parte de los cimientos de esta muralla estaban descubiertos y socabados por haberse corrido la tierra que los cubría a causa de la pendiente, y todo prometía próxima ruina». La intención de la Junta era tanto solucionar el fuerte terraplén (esbozando para ello una política de embellecimiento) como plantear también, un frente de ciudad que dignificase la propia presencia de la plaza. Entendía que era necesario definir una zona cómoda de atravesar y propuso organizar dos galerías de arcos superpuestos donde, al colocar los dos órdenes, uno seguido del otro, resultara de doble dimensión pudiéndose instalar allí comercios que beneficiasen a la propia ciudad. Además, y con la tierra y el

escombros que se sacasen desde el monte se podría terraplenar la calle del Hospital, suavizando aquella subida.

Linazasoro y Galarraga estudiaron en su día el tema y Larumbe, en una monografía sobre el arquitecto Olaguibel, da el dato de cómo uno de los vecinos de la ciudad solicitó el terreno que se encontraba entre la calzada que se dirige desde la plaza nueva a la calle de Cuchillería y a la Alameda «... para construir casas de buena vista que ocupen todo aquel hueco, sacándolas a flor de la calzada con arcos». Se decidió entonces aplicar una rígida ordenanza en la distribución de huecos, fijando y determinando incluso el material de puertas y ventanas y los tipos de rejas, así como la pintura,

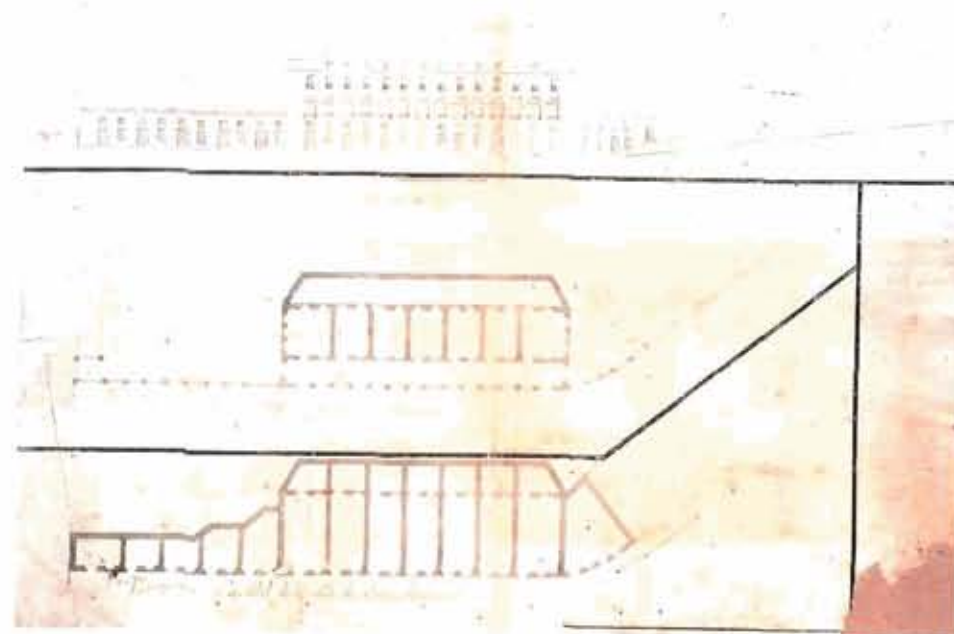




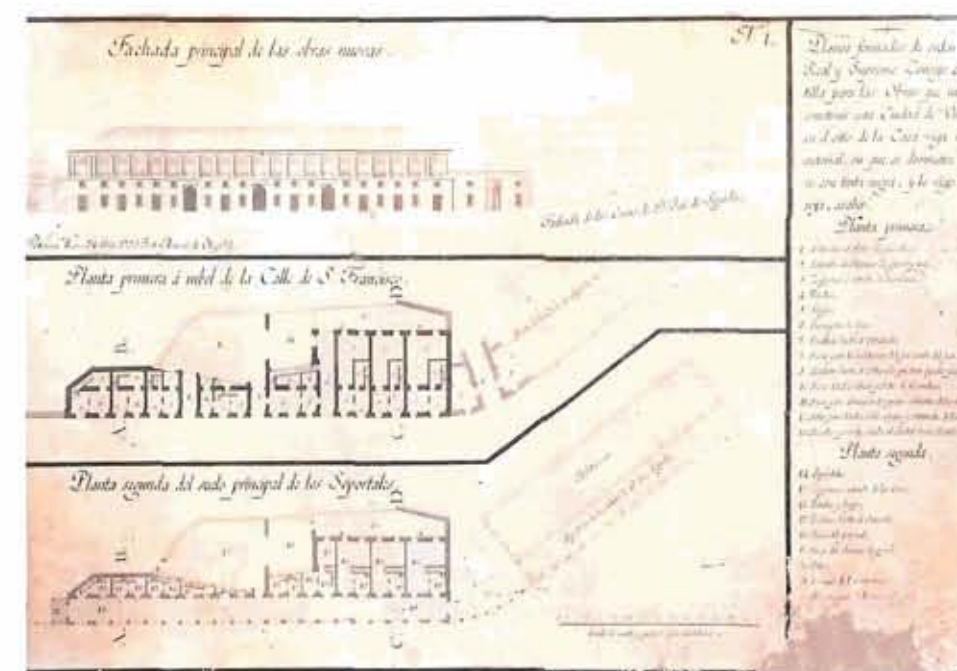
Planta general de la Plaza Mayor de Vitoria. Justo Antonio de Olaguibel. 1785. Archivo Municipal de Vitoria.

especificándose la necesidad de utilizar los mismos colores que se habían usado en la plaza, al tiempo que se fijaban las alturas de las cubiertas, los tipos de buhardillas, los techos de soportales... La construcción de la plaza y el posterior proyecto de los Arquillos entiendo que puede enmarcarse no sólo dentro de la política de ensanche (por cuanto que se determina, como he comentado, un eje direccional de crecimiento de la ciudad), sino que

refleja, al mismo tiempo, qué alcance tuvo la idea de embellecimiento en una intervención donde no se cuestiona tanto el espacio público como la propia silueta de ciudad: los Arquillos (que miran hacia la plaza y no son, por tanto, visibles desde el antiguo casco) definen la *línea del cielo*, la silueta de la ciudad medieval que se pretende ahora reorganizar a través de una gran fachada central que debía mirar al futuro ensanche.



Alzado y planta del conjunto de los Arquillos. Justo Antonio de Olaguibel. 1785. Archivo Municipal de Vitoria.



Fachada y planta de los Arquillos en Vitoria. Justo Antonio de Olaguibel. 1785. Archivo Municipal de Vitoria.



Es sabido que la Academia de San Fernando tuvo encomendada, en la segunda mitad del siglo xviii la enseñanza de las artes, pero sabemos también que, desde 1786 se constituyó en la misma Academia, y por Real Orden, una *Comisión de Arquitectura* que tenía como misión aceptar o rechazar cualquier proyecto de obra pública construida en el país, con capacidad para modificar el nombre del arquitecto responsable del encargo (en caso de no ser la obra de su agrado) asignando el mismo a una persona de su confianza. Quien consulte entonces las actas de esta Comisión podrá constatar un hecho destacable: si Castilla, en aquel tiempo, presenta un evidente estancamiento frente al resto del territorio ( y las escasas obras que se produjeron fueron siempre por iniciativa real), en Albacete, por el contrario, se realizaron un importante número de proyectos y dos arquitectos murcianos (Ramón Alonso y Lorenzo Alonso<sup>1</sup>) desarrollaron una excepcional actividad. En este sentido el dato nos lleva a la necesidad de estudiar la evolución que sufre Albacete como capital de esta región y, al analizar la cartografía, vemos cómo, frente a intervenciones menores en la trama urbana, hubo un gran proyecto arquitectónico que puede entenderse como propuesta de alternativa urbana: el ferial. Del mismo tenemos dos documentos gráficos; el primero es un dibujo, a tinta sobre papel, de José Jiménez y, el segundo, un grabado realizado en Madrid, a partir de la idea anterior, por José Giraldo García. Bonet Correa estudió en su día esta documentación e interesa destacar de este proyecto un doble aspecto: en primer lugar el significado que tiene sacar fuera de la ciudad un ferial y, en segundo lugar, el modo en que éste se une a la población. La actividad de Ramón y Lorenzo Alonso repercutió, básicamente, en toda la provincia de Albacete; sin embargo, la ciudad apenas tiene transformaciones y

en este sentido el *Atlante español*<sup>2</sup>, publicado en 1778, definía Albacete como «... una de las más grandes, nobles y famosas» ciudades del Reino de Murcia: situada en un «llano alegre y dilatado», con terrenos apacibles, tenía en aquella fecha más de 1.600 vecinos, 30 calles principales y 32 callejuelas por las cuales, aun en las más angostas, podían transitar carruajes». Debido a esta prosperidad, sabemos que en el mes de septiembre se celebraba tradicionalmente la feria anual de Albacete, organizándose el ferial a una legua de la población. Por razones higienistas la villa ordenó, en 1783 (y dado que carecía de espacio suficiente para organizar el ferial en la plaza Mayor y calles adyacentes) construir un edificio permanente en el paraje de Santa Catalina, fuera de la ciudad. En la elección del lugar intervinieron numerosos factores: por una parte su proximidad al centro urbano; en segundo lugar la abundancia de agua (tan necesaria para servir de abrevadero al ganado caballar, mular y asnal, puesto en venta en torno al edificio ferial) y para ello se construyó un edificio de forma circular, con una «... composición de cuerpo longitudinal a manera de pórtico, y en el redondel se dispusieron las tiendas para el mercado». Bonet comenta cómo el primer proyecto de edificio permanente de ferial había sido diseñado en 1772, para ser construido en las inmediaciones del convento de Ntra. Sra. de los Llanos por Lucas Corrales, arquitecto establecido por entonces en Lorca. Aquel proyecto se concibió como un recinto cerrado, de planta cuadrada<sup>3</sup>, con cuatro puertas de acceso en el centro de cada uno de los lados. El interior del mismo estaba dividido por 12 calles ortogonales, con 25 manzanas de planta cuadrada. Estas, a su vez, se encontraron divididas en cuatro casas de dos plantas (el bajo para tienda y el alto para vivienda de comerciantes) abriéndose al recinto

40 tiendas más, de planta rectangular, adosadas al muro perimetral. Existía también una hospedería parador, ubicada en uno de los frentes del cuadrado. La descripción es por sí misma importante, puesto que se plantea la organización de un ferial que se entiende como auténtico ensanche de población, donde todos y cada uno de los elementos se ajustan a una doble idea: por una parte existe la necesidad de definir un nuevo espacio para el comercio y, paralelamente, se establece un rígido programa que determina las características tipológicas de cada uno de los elementos del mismo. La rígida propuesta funcional contrasta entonces con la caótica situación que presenta todavía un Albacete medieval: ciudad rica, como he comentado, sin embargo su trama medieval pervive y el hecho de que la nueva población se sitúe a una cierta distancia de la ciudad nos señala cómo el ferial, entendido en un primer momento como pieza singular de arquitectura, acaba transformándose en una nueva ciudad, paralela a la existente, con un programa rígido y claramente establecido y donde la complejidad es una función precisa de un gran trazado general. El edificio que construyó en 1783 José Jiménez era diferente: de forma circular, el conjunto se encontraba definido por un gran pórtico de entrada que da directamente sobre una plaza en la cual se había dispuesto un obelisco. En el interior se había organizado una calle de tiendas, y parece evidente entonces que existe, en la forma de concebir la idea

del ferial, un claro contraste entre aquel primer proyecto de 1772 y este otro de 1783. Unido ahora a una alameda que regula el acceso al ferial, enlazándolo con la ciudad a través de un anillo circular, la preocupación por definir el ferial de Albacete evoluciona desde la construcción de una nueva plaza a la voluntad por organizar un espacio urbano entendido como elemento de equipamiento paralelo a la ciudad. Milizia en sus *Principi di Architettura Civile*<sup>4</sup> publicado en 1781, comentaba cómo las ferias para bestias debían celebrarse fuera de las poblaciones, en un prado espacioso próximo a éstas, con fuentes y árboles, proponiendo que en lugar de levantarse barracones provisionales de madera se construyesen edificios de muros estables. Quizá por ello surge el ferial de Albacete, pero entiendo que lo más importante, y en este sentido convendría contrastar el plano de 1783 con el grabado de 1784, radica no sólo en cómo se trata y valora el pórtico de entrada al edificio, sino, y sobre todo, en que el grabado de 1784 pretende enlazar el ferial con la ciudad mediante la construcción de ese paseo o alameda que organiza una gran plaza arbolada de la cual partirían tres paseos que pondrían en comunicación el ferial con la ciudad. La voluntad entonces de proceder a una operación de embellecimiento mediante la creación de una pieza y, sobre todo, la voluntad por establecer la comunicación entre este dispositivo y la ciudad entiendo que es un interesante reflejo de lo que significa la política de embellecimiento.

356

357

1. Ver mi trabajo *La Arquitectura de la Ilustración*, Madrid, 1986, donde aparece una breve relación de las obras llevadas a cabo por estos dos arquitectos, tanto en Murcia como en Albacete.

2. Bonet Correa: «*El edificio del ferial de Albacete y la arquitectura de la Ilustración*», en «*Congreso de*

*Historia de Albacete*», tomo III, Edad Moderna. Albacete, 1984, págs. 495-513. Ver, en concreto, la referencia que da el *Atlante español* en pág. 496.

3. La documentación sobre el proyecto figuró en la Exposición *Albacete, 600 años*, Museo de Albacete, mayo 1982, núm. 208, pág. 78. Se daba como referencia en

el Archivo Histórico Provincial de Albacete, Municipal, leg. 439.

4. Francesco Milizia: *Principi di Architettura Civile*, Milán, 1781. En la misma ciudad se reeditó —en 1972— un facsímil de la edición de 1847. Ver, sobre el tema, la parte segunda, Libro Tercero, capítulo XIII, pág. 326.



De entre los diferentes proyectos de ensanche que conocemos en ciudades españolas, entiendo que el caso de Tarragona resulta un tanto singular puesto que la propuesta de nueva población se plantea desde una hipótesis que nunca, hasta el momento, habíamos considerado: la de proyectar en vacío, la de ofrecer una opción urbana hipotética, no ajustada a la realidad, con la intención de que sea el propio proyecto quien condicione y genere un posible uso. El cómo y porqué de la operación entiendo que resulta interesante: a comienzos del siglo XVIII Tarragona era una población mísera, compuesta por lo general (a excepción de eclesiásticos) por labradores, escribanos, procuradores y juristas, casi todos, según cuentan los documentos, pobres, y por ello, cuando en 1804, Félix Amat (ex-canónigo de la Catedral de Tarragona y Abad de San Ildefonso) es consultado por el Rey sobre la construcción de un posible puerto, envía la siguiente descripción de la ciudad «... la ciudad de Tarragona, fundada en un extremo del campo que lleva su nombre, sobre un montón de peñascos inmediatos al mar, se complace en las memorias de su antigua grandeza de la cual conserva todavía el honor de ser Metrópoli eclesiástica de Cataluña y de contar entre sus vecinos al Arzobispo y un buen número de prevendados con buenas reglas... pero la ciudad de Tarragona es una ciudad levítica, en la que las limosnas de los prevendados y, sobre todo, las del Arzobispo, al paso que sostienen al labrador y al artesano de sus enfermedades en los tiempos calamitosos, no han bastado hasta ahora a fomentar la industria»<sup>1</sup>. Quizá sorprenda la dureza de tal consideración sobre la ciudad, hecha por un coetáneo, quien deja claramente sentado que si Tarragona merecía el nombre de ciudad no era tanto por su condición de centro comercial o industrial, sino por su historia y,

además, por ser sede de una pequeña corte arzobispal en torno a la cual vivían unos millares de pobres ciudadanos, labradores en su mayor parte. Ciudad militar delimitada por un perímetro proyectado como defensa, frente a posibles ataques de los franceses, a comienzos de los años de 1760, y al poco de la llegada de Carlos III, se había iniciado en Tarragona una política de rehabilitación de los cuarteles, actuando fundamentalmente en los cuarteles del Seminario<sup>2</sup> así como en la calle Mayor, siendo destinado el primero a la tropa suiza y, posteriormente, para el regimiento de guardias españoles. Las escasas obras que se llevan a cabo en esta década son siempre de naturaleza militar (colocación de una puerta en el castillo del Rey; recomposición del camino del Angel y del camino Real; obras en la Puerta de San Juan; obras en el cuartel de la calle Mayor<sup>3</sup>...); a pesar sin embargo de la situación de abandono en que se encuentra la ciudad en esos años se esboza sin embargo la clásica operación de embellecimiento que hemos visto en otras ciudades consistente en potenciar el eje de la Rambla Vieja o Rambla de San Carlos, intentando darle nueva dimensión y rompiendo de alguna forma el recinto urbano tradicional al integrar, dentro de este eje, todo el conjunto de equipamientos que, hasta el momento, quedaba extramuros. Se intenta hacer entrar en la ciudad el hospital, los conventos de Franciscanos y Agustinos y, sobre todo, se pretende dotar a la ciudad de una vía representativa entendida del mismo modo que Ricla había propuesto la transformación de la Rambla barcelonesa o como Hermosilla había planteado, poco antes en Madrid, la definición del Paseo del Prado. La operación de embellecimiento radicaba en ordenar la zona situada al norte de la ciudad, comprendida entre los baluartes y los hospitales:

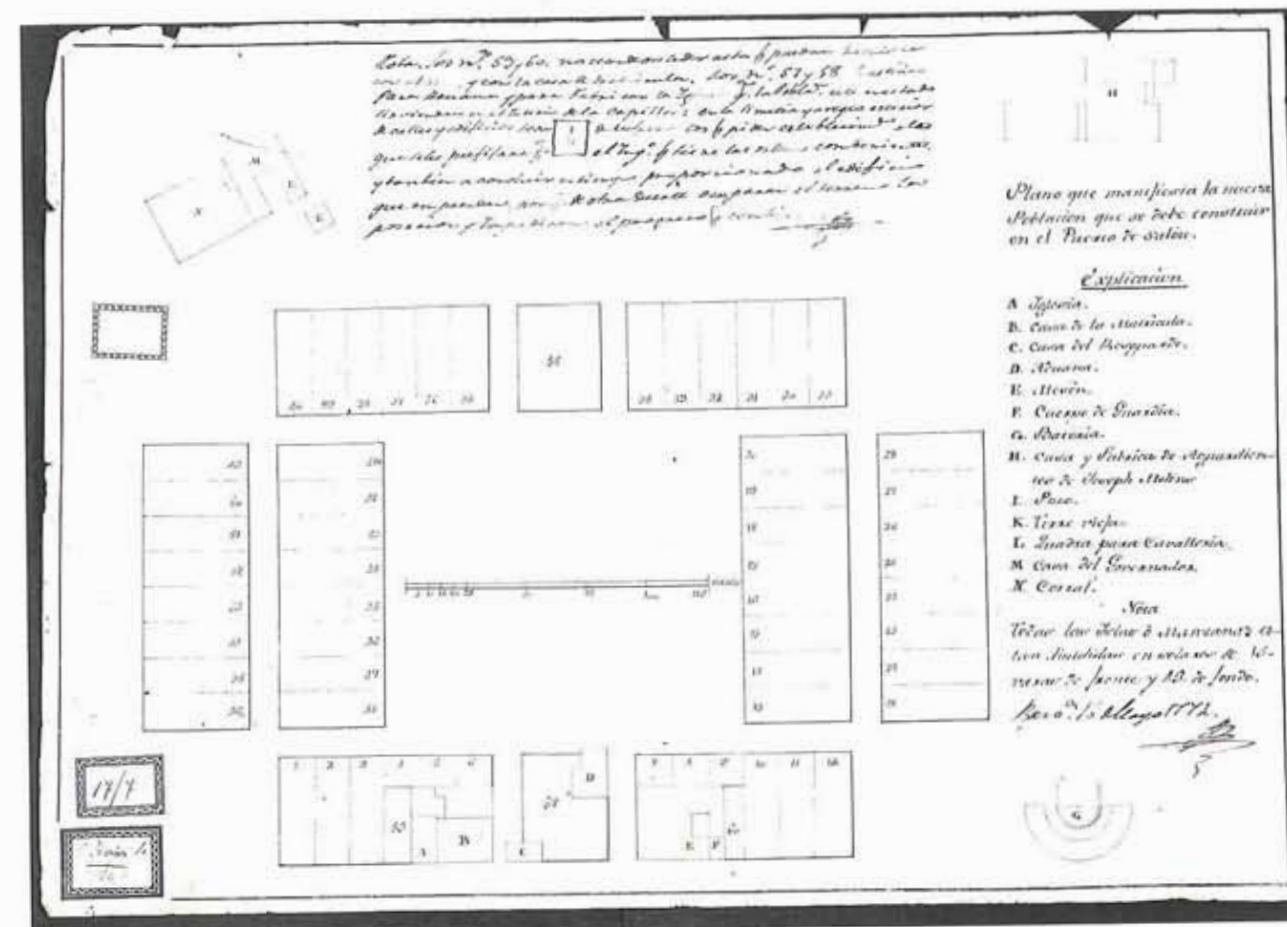
1. J. M. Recasens: «La repoblación de la ciudad de Tarragona durante la Guerra de la Independencia», en «Estudios de la Guerra de la Independencia», T.I.,

Zaragoza, 1982, págs. 469.

2. «Expediente sobre las obras en las aulas de la Universidad que servían de cuartel a la tropa suiza que

guarnecía la plaza». Actas Municipales. Archivo Municipal de Tarragona. 30 de junio de 1762. Quiero agradecer al Archivo Municipal de Tarragona su

excepcional colaboración al haberme facilitado, a través de la Subdirección General de Archivos, la documentación sobre los expedientes de obra en la



Plano de la Nueva Población que se debe construir en el puerto de Salou. s.f. S.H.M.

para ello debía actuarse en el entorno del baluarte de San Juan, y del colegio de los Franciscanos, limitando al Norte con el hospital de Santa Tecla. Se organizaron pues dos ejes ortogonales que creaban cuatro islas, en una plaza situada frente a la puerta de San Juan; de ese modo, se quiso potenciar ambos ejes, al tiempo que se decidía el derribo de la muralla —lo cual fue solicitado al Rey en 1774, y concedido al año siguiente— argumentándose la necesidad que tenía la ciudad de crear nuevas

habitaciones, señalándose textualmente «... en atención a la opresión en que se hallan sus vecinos por lo reducidos que están de habitaciones». La operación de embellecimiento que se entiende, en un primer momento, como una opción para ofrecer una nueva zona de viviendas, planteaba, al tiempo, una alternativa a la ciudad al pretender modificar su aspecto medieval: por ello esta primera actuación (el embellecimiento como elemento que define un ensanche) debemos valorarla desde la

Tarragona del siglo XVIII. Sin su muy valiosa colaboración entiendo que estas líneas nunca hubiesen podido ser escritas y, por lo tanto, doy testimonio de su brillante trabajo.

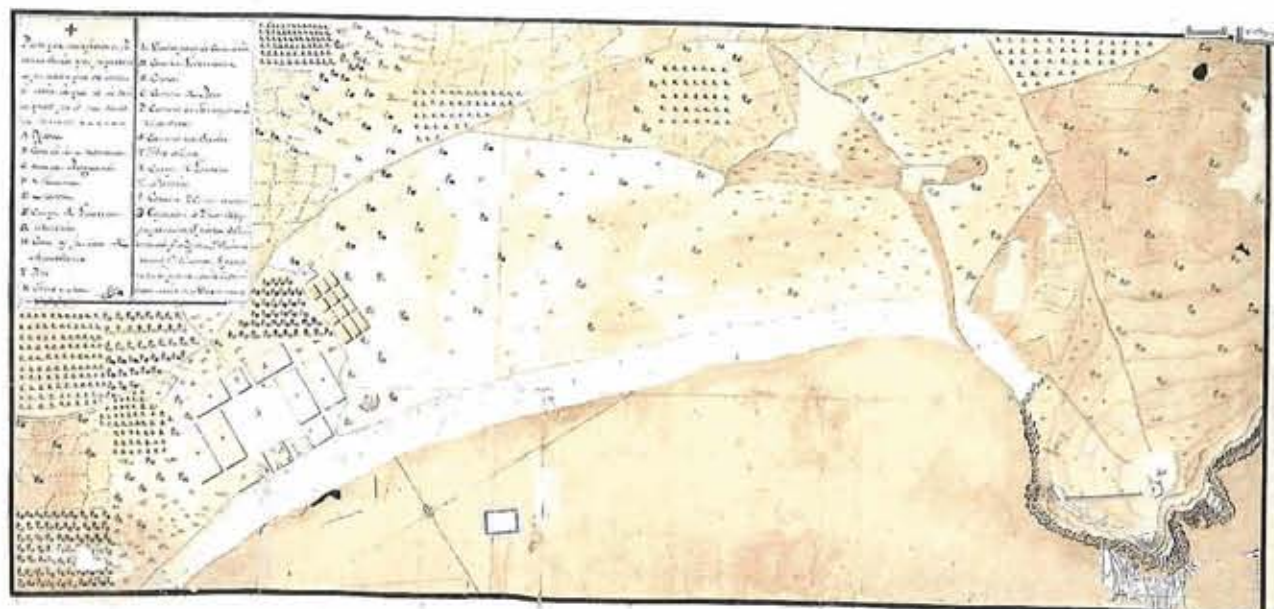
3. Expediente sobre obras en el cuartel de la calle Mayor para el regimiento de guardias españoles, en Actas Municipales. Archivo Municipal de Tarragona, 22 de julio de 1764. Igualmente ver «Expediente sobre la recomposición de los cuarteles del Seminario Grande de la calle Mayor»,

Actas Municipales. Archivo Municipal de Tarragona, 22 de noviembre de 1760; «Expediente sobre la colocación de una puerta en el castillo del Rey», en Actas Municipales. Archivo Municipal de Tarragona, 30 de julio de 1762; «Expediente sobre recomposición del camino del Angel y de la derecha del camino Real», en Actas Municipales. Archivo Municipal de Tarragona, de 10 de diciembre de 1762. «Expediente sobre obras en la Puerta de San Juan», en Actas Municipales. Archivo Municipal de Tarragona, de 3

de septiembre de 1762; «Expediente sobre obras en el cuartel de la calle Mayor para regimiento de guardias españoles», en Actas Municipales. Archivo Municipal de Tarragona, de 2 de julio de 1764; «Expediente sobre obras en el cuartel de la calle Mayor», en Actas Municipales. Archivo Municipal de Tarragona, de 15 de abril de 1765; «Expediente sobre obras en el Portalete de las Ramblas y en la puerta del sur del Baluarte Negro», en Actas Municipales. Archivo Municipal de Tarragona, de 10 de enero de

1766; «Expediente sobre obras en la Plaza de San Francisco», en Actas Municipales. Archivo Municipal de Tarragona, de 5 de febrero de 1764. J. M. Recasens y Comés publicó un importante trabajo: *El Corregimiento de Tarragona en el último cuarto del siglo XVIII*, editado en Tarragona por la Real Sociedad Arqueológica Tarraconense en 1963.





Plano que manifiesta el puerto de Salou y el proyecto de población que se intentó hacer. 1772. S.H.M.

voluntad por ocupar un terreno residual existente junto a la muralla.

En la Tarragona de la segunda mitad del siglo XVIII es necesario destacar un hecho, entiendo que decisivo, en la transformación de la trama urbana: frente a la actuación de la Corporación, dos obispos ilustrados van a ser los motores de importantes reformas urbanas entre 1779-1803: el primero es el Arzobispo Joaquín de Santyllán (1779-1783) y luego será el Arzobispo Francisco Armanyá<sup>4</sup>; el primero propone, en torno a 1780, la definición de un paseo de circunvalación dotado no sólo de bancos, sino adornado de árboles, definiendo así una alameda tal y como exigía el urbanismo del momento. Partía de las propuestas anteriores para la reforma de las Ramblas y, en este sentido, proponía la ampliación

de la nueva calle de San Carlos, antes Rambla, forzando al mismo tiempo un nuevo tratamiento para la Puerta de San Carlos, próxima al puerto. Señalaba la conveniencia de organizar el paseo de circunvalación desde la Puerta de San Francisco hasta el Portal de San Antonio, para acabar en Santa Clara y, complemento de todo ello, iniciaba las obras de llegada de aguas a Tarragona puesto que, dentro de las reformas higienistas, optan por esta solución como alternativa al alcantarillado existente en los proyectos madrileños, siendo construido dicho acueducto años después a partir de los dibujos que presenta Rovira.

En torno a 1780 existe entonces una dualidad de proyectos en Tarragona: por una parte el ensanche, concebido con la intención de conquistar un terreno para viviendas y, al mismo tiempo, una operación de embellecimiento iniciada primero por el Ayuntamiento (que favorece el empedrado de calles, la iluminación de las mismas o la plantación de árboles...) y que será continuada por los obispos ilustrados. La importancia de los obispos es fundamental: Mercader y Riba<sup>5</sup> comenta cómo el Rey controlaba, en esos años, tan sólo el 8 % de los lugares del Corregimiento, mientras que la iglesia poseía el resto: desde este dato podemos comprender cómo el auténtico peso de la política de embellecimiento se lleva a cabo gracias a los dos Arzobispos, y por ello su propuesta de

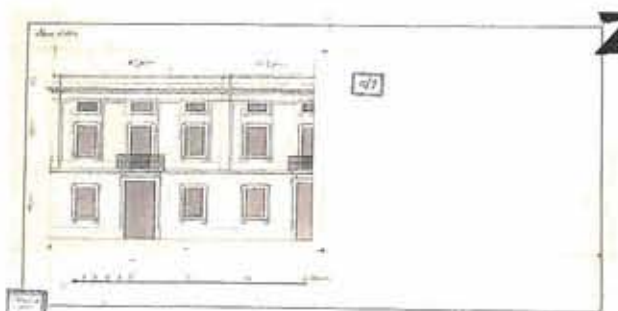
transformación de Tarragona debe de entenderse como la voluntad de una autoridad local que promueve un cambio, al margen de su aprobación o aceptación por el poder central. Además, y teniendo presente cuál era el significado del Corregimiento, debemos entender cómo la propuesta que esbozan los obispos consistirá no tanto en potenciar la imagen de la ciudad como en intentar modificar su estructura: aclaremos entonces este paso que entiendo fundamental.

Sabemos que la actividad del Corregimiento era eminentemente agrícola: la coyuntura económica europea había permitido intensificar el comercio y el Corregimiento decidió, en este momento, variar su tradicional economía agraria por una economía abierta al exterior; y si el campo de Tarragona se había caracterizado, hasta el momento, por su buena agricultura basada en vinos, aguardientes, almendras y avellanas, aceite o caña, a partir de este momento aparece una voluntad por potenciar el puerto de Tarragona y aprovechar de este modo la concesión hecha por el Rey a la ciudad de una Aduana<sup>6</sup> de entrada y salida. No podemos olvidar sin embargo que la región de Tarragona cuenta en esos momentos con dos capitales separadas entre sí por una pequeña distancia: una era Tarragona, la capital histórica, religiosa y administrativa y otra era Reus, capital económica, que se valía de la playa de Salou para dar salida a los productos agrarios antes mencionados. Parece evidente que debido al carácter militar-administrativo de Tarragona, ésta se había beneficiado en menor medida que Reus de la expansión económica de su campo y así, si entre 1718 y 1787 pasaba de contar 4.600 habitantes a tener 6.800 (lo cual significaba no doblar siquiera su población) Reus, por el contrario, la multiplicó en el mismo período casi por siete al pasar de contar con 2.000 habitantes en la primera fecha a tener casi



Mapa que manifiesta la antigua y Nueva Población del Puerto de Tarragona. s.f. S.H.M.

15.000 en 1787. Reus era entonces, en los años finales del siglo, una ciudad de casi doble tamaño que Tarragona y ello repercutía claramente en las relaciones existentes entre ambas ciudades: debido a ello es como la burguesía tarraconense, fortalecida por la actitud de los dos obispos y deseosa de dar al traste con el poder económico de Reus (y poseer no sólo la capitalidad política, sino también la comercial) propone la construcción de un puerto, aprovechando la concesión de la Aduana. Tradicionalmente la agricultura exportada era, como he señalado, la de cereales. En esos años, los bosques son sustituidos por viñas, algarrobos y avellanos, en cultivos intensivos, y todo este comercio floreciente se canaliza a través de Reus y de su puerto en Salou, siendo suficiente la guerra con Barcelona para que surja una crisis económica que paraliza momentáneamente el comercio marítimo: del mismo modo, tanto la Revolución Francesa como la segunda guerra con Inglaterra impidieron el normal comercio de los puertos



Alzado de los edificios que se proyectaban para la Nueva Población de Salou, S.G.F.

4. A. Rodríguez Mas: *El Arzobispo urbanista*, Tarragona, 1954.

5. El prólogo de Mercader i Riva al libro de J. M. Recasens: *La Revolución y la Guerra de Independencia de la ciudad de Tarragona*, publicado en

Tarragona en 1965, comenta este dato.

6. «Expediente sobre la gracia de S. M. de conceder aduana de entrada y salida a la ciudad y puerto de Tarragona», en *Actas Municipales*. Archivo

Municipal de Tarragona, de 25 de abril de 1761; «Expediente sobre habilitación del puerto de Tarragona para que se construya la aduana», en *Actas Municipales*. Archivo

Municipal de Tarragona, de 12 de mayo de 1761.



catalanes con América y ello afectó, en el caso de Barcelona, a la incipiente industria algodonera que no podía controlar la llegada de materias primas: pero si las guerras con Inglaterra influyen en el comercio con Barcelona, también ellas fueron causa del fracaso de una primera fábrica de hiladuras, existente en Tarragona que, auspiciada por el Arzobispo Armanyá y protegida por Floridablanca, se había inaugurado en 1786, teniendo que cerrar en 1798<sup>7</sup>. En este sentido, el fracaso de una posible aventura industrial hace comprender a la población tarraconense cómo su única opción alternativa es la construcción de un puerto capaz de generar importantes riquezas.

Ya en 1777 Tarragona, consciente de sus diferencias con Reus, había intentado potenciar su puerto de forma que pudiera concebirse una competencia con Salou. La entrega formal de la Aduana<sup>8</sup>, en 1775, construida en Tarragona, dio pie a que dos años más tarde se realizase un primer reconocimiento del puerto<sup>9</sup>, sus inmediaciones y costa adyacente (este dato no era en absoluto casual puesto que servía para contraponer las posibles cualidades del puerto de Tarragona con el de Salou) analizándose los siguientes aspectos: si convenía, en primer lugar, reedificar el antiguo puerto o, si por el contrario, las obras debían plantearse en un lugar nuevo; si el antiguo puerto tenía calado suficiente para barcos de gran cabotaje; se estudió la orientación de los vientos; se detalló si existían ríos, caudales o torrentes que pudieran anegar cualquier obra hidráulica; se contrastaron las cualidades del puerto de Salou con el de Tarragona, especificándose si las embarcaciones quedaban correctamente protegidas en el puerto de Tarragona y si en las inmediaciones de éste existían canteras, maderas... que pudieran facilitar la fábrica. Las respuestas a este largo interrogatorio fueron contundentes: Tarragona había

sido importante puerto romano<sup>10</sup>, el calado de su puerto permitía el acceso de grandes buques, al mismo tiempo el puerto se encontraba perfectamente resguardado de vientos; no existía ningún caudal o torrente que pudiese, por riada, anegar lo existente y parecía evidente que las embarcaciones podrían quedar bien protegidas de vientos o ataques en Tarragona, mientras que Salou, se decía, era tan sólo una playa, desabrigada y sin protección para buques. Tan sólo se echaba a faltar una evidencia en Tarragona y era la falta de una infraestructura que permitiese, como en el caso de Salou, ofrecer una respuesta a los comerciantes que quisiesen llevar sus barcos al puerto de Tarragona. La intención parece ya evidente: si el puerto de Tarragona cuenta con todas las posibles ventajas naturales y carece de la infraestructura necesaria, la propuesta de los ingenieros debía dar solución a este deseo: por ello, en 1779 Pedro Lucuce redacta un informe en el que señala<sup>11</sup> «... es preciso se reconozca preferiblemente la reedificación del puerto de Tarragona a la ejecución de otro cualquiera que pudiera elegirse en sus inmediaciones porque la naturaleza y el arte han concurrido con uniformidad a hacer aquella plaza fuerte, única y propia para la seguridad del puerto que necesita el comercio en su campo».

A partir de este momento se solicita la reconstrucción del puerto de Tarragona<sup>12</sup> por parte del Obispo Santyllán, amigo de Floridablanca, y entre la petición y la aprobación de los mismos se inician los trabajos del paseo de circunvalación, aprobándose tan sólo por parte Real la posibilidad de reedificar el puerto. La política de embellecimiento cobra entonces un valor diferente en Tarragona, puesto que entendemos ahora cómo se debe supeditar a la propuesta de un proyecto de orden superior (la definición de ensanche) y, los

paseos organizados por los Obispos pueden valorarse como parte de una infraestructura que debía ofrecerse a los posibles comerciantes que desearan llegar a Tarragona. En este sentido, debemos destacar un hecho fundamental no comentado hasta el momento: el antiguo puerto no se encontraba junto a la ciudad, sino a una ligera distancia, planteándose entonces dos posibilidades en la pretensión de reorganizar el puerto: la primera era mantener la infraestructura alejada de los muelles, creando un sistema de comunicaciones que facilitasen el tránsito de mercancías hacia el interior, y organizando los almacenes, atarazanas... en la propia población; la segunda, más lógica, consistía en proyectar la nueva población inmediata al puerto, valorándola no desde los habitantes de Tarragona (como había sucedido al derribarse las murallas, justificándose la operación con el argumento de buscar espacio para incrementar el número de viviendas), sino desde la posibilidad de ofrecer un sistema de instalaciones comerciales (depósitos, almacenes, fábricas, atarazanas...) capaces de atraer a posibles comerciantes que desearan instalarse en el puerto con el consiguiente beneficio para la población de Tarragona<sup>13</sup>. Hasta ahora las dos operaciones que he señalado ligadas, embellecimiento y creación de dotaciones en la nueva población, se identifican con un



Proyecto de una Nueva Población en la parte de la marina y puerto de la ciudad de Tarragona, con una idea de la fortificación que puede adaptarse a ella.

Antonio López Sopeña 1802. S.H.M.

7. J. M. Recasens: *La Revolución y la Guerra de la Independencia*, op. cit. pág. 82.

8. «Expediente sobre la

entrega formal de la Casa de la Aduana que se ha construido en el puerto de esta ciudad a expensas de sus propios», Actas Municipales. Archivo Municipal de

Tarragona, de 30 de octubre de 1775.

9. «Relación que explica el reconocimiento y examen del puerto de Tarragona, sus

inmediaciones y costa adyacente». Memorial fechado el 25 de febrero de 1777. Servicio Histórico Militar, doc. 3012/3-1-4-9/1122.

10. «Restablecimiento del antiguo puerto y muelle de Tarragona», documento manuscrito, fechado el 21 de mayo de 1777. Servicio Histórico Militar, doc. 3013/3-1-4-11; 3-1-4-44/1135.

11. «Motivo por lo cual es útil y provechoso la reivindicación del puerto de Tarragona», documento, sin fecha, en el que se señala cómo Tarragona es centro de vinos, almendra, avellana, aceite, caña... Destaca la existencia de una Aduana (por tanto, podemos suponer que este escrito es posterior a

1775) e insiste, básicamente, en las distancias que separan Salou de Reus o la misma población de Tarragona. Ver Servicio Histórico Militar, doc. 1231/3-1-4-2.

12. En 1775 Francisco Lórente había confeccionado un «Plano que manifiesta el frente de la parte del mar de la plaza de Tarragona, demostración de su muralla interior antigua y edificios contiguos a su Rambla», fechado en febrero de 1775, y se encuentra en A.G.S., M.P. y D. X-42, G.M., Leg. 3225. Ver igualmente el plano de Juan

Antonio de Santa Cruz «Plano del puerto de Tarragona, arrabal, batería, muralla arruinada y la proyectada», fechado en 1780, que se encuentra en el Servicio Histórico Militar, sig. 9025-042/373/373. Sobre el mismo tema, el «Expediente sobre reedificación del muelle del puerto», en Actas Municipales. Archivo Municipal de Tarragona, de 19 de enero de 1787.

13. «Expediente sobre la situación de la nueva calle de San Carlos, antes Rambla», en Actas

Municipales. Archivo Municipal de Tarragona, de 12 de agosto de 1780; «Expediente en que se cita la puerta de San Carlos, próxima al puerto», en Actas Municipales. Archivo Municipal de Tarragona, de 5 de abril de 1780; «Expediente sobre la reedificación del muelle del puerto», en Actas Municipales. Archivo Municipal de Tarragona, de 5 de abril de 1781; «Expediente sobre la presentación del presupuesto de obras con destino al muelle de Madrid», en Actas Municipales. Archivo Municipal de Tarragona, de 5



conjunto de fechas significativas: 1775 es el momento en que, por permiso real, se derriban las murallas<sup>14</sup>; en 1776 se plantea la petición para construir un puerto; en 1781 se inicia el paseo de circunvalación y en 1789 se concede el permiso real para reedificar el puerto: pero el primer proyecto para la edificación de lo que se llamó Marina de Tarragona, la nueva población, junto al puerto, se materializa tan sólo en 1801, cuando el 31 de diciembre se aprueba el proyecto formulado por Juan Smith, Brigadier de la Armada, que ampliaba considerablemente una propuesta anterior de López Sopena en la cual se contemplaba una posible actuación en el puerto. Con esta propuesta de Smith parece claro que se ha optado por una de las dos ciudades que anteriormente he comentado: se acepta definir la propuesta de nueva población a una distancia significativa de la antigua Tarragona, configurándose independiente el nuevo núcleo comercial; entiendo, sin embargo, que es precisamente la característica de este proyecto lo que puede llevarnos a entender la Marina de Tarragona como un ensanche puesto que, si bien económicamente es independiente, debemos valorarla como un apéndice que enlaza con la vieja población<sup>15</sup> con la intención de desarrollar, a una corta distancia, su actividad.

En 1799 Antonio López Sopena había redactado un



Proyecto de una Nueva Población en la parte de la marina y puerto de la ciudad de Tarragona. Juan Smith. 1802. S.H.M.

proyecto, en el que indicaba la necesidad, entre otros puntos, de demoler la batería y convento de Capuchinos contiguo a la explotación del nuevo muelle: hasta el momento no se había concebido en realidad proyecto alguno de ensanche en la ciudad y las dos actuaciones desencadenantes del mismo serán tanto la reconstrucción del muelle como la organización de una infraestructura que permita el resurgir económico, para lo cual se precisa la demolición del convento de Capuchinos, en la plaza que posteriormente llevará su nombre. La situación de la ciudad, en ese año, quedaba reflejada en el



Plano de la Nueva Población de Tarragona. López Sopena. 1803. S.H.M.

plano que firma López Sopena<sup>16</sup>: en él aparece tanto el antiguo barrio del puerto como puntos surgidos próximos a él, como consecuencia de un aumento de población; pero, sobre todo, la información más notable que ofrece este documento es el cambio que se pretende realizar en el convento de Capuchinos, al trasladarlo al pie del fuerte real. Sopena esboza un proyecto ambicioso: unir el barrio portuario con el antiguo recinto amurallado, concibiendo para ello una retícula ortogonal en la que integra el barrio del puerto: la estructura urbana quedaba definida por dos ejes, uno que desde el muelle debía conducir hasta la plaza de Fernando VI, plaza de Capuchinos y Puerta de San Juan y el otro, perpendicular, unía la plaza de los Infantes y de Fernando VI. El proyecto especificaba a su vez la conveniencia de demoler los elementos defensivos anteriores, desapareciendo en este sentido tanto el antiguo fuerte del puerto como la muralla que definía los baluartes de San Pablo, San Juan, Jesús y Cervantes.

El esquema propuesto no contemplaba el desarrollo de la ciudad y se entendía sólo como solución a un problema específico, como es definir y ubicar el conjunto de equipamientos: ofrecía un plan de la obra, estableciéndose una relación de los tiempos en que debía realizarse el proyecto, coloreándose para ello lo que se valoraba como prioritario y

de marzo de 1781; «Expediente sobre obras en el cuartel pequeño de las Ramblas», en Actas Municipales. Archivo Municipal de Tarragona, de 22 de enero de 1782; «Expediente sobre el empedrado de la calle Caballeros», en Actas Municipales. Archivo Municipal de Tarragona, de 8 de agosto de 1783; «Expediente sobre casas ruinosas en Tarragona», en Actas Municipales. Archivo Municipal de Tarragona, de 22 de septiembre de 1784; «Expediente sobre las

reparaciones en las calles Mayor y Caballeros», en Actas Municipales. Archivo Municipal de Tarragona, de 28 de febrero de 1785; «Expediente sobre la rectificación del muelle antiguo», en Actas Municipales. Archivo Municipal de Tarragona, de 18 de julio de 1785; «Expediente sobre la constitución del paseo nuevo», en Actas Municipales. Archivo Municipal de Tarragona, de 9 de marzo de 1786; «Expediente sobre obras en el Arco de Bará», en Actas Municipales. Archivo

Municipal de Tarragona, de 22 y 3 de mayo de 1786 y 3 de agosto de 1787; «Expediente sobre edificación de casas en Las Ramblas», en Actas Municipales. Archivo Municipal de Tarragona, de 4 de noviembre de 1787; «Expediente sobre arreglo del Paseo Público que circunvala la ciudad», en Actas Municipales. Archivo Municipal de Tarragona, de 14 de enero de 1788.

14. «Expediente sobre obras en la Puerta del Portalet, San Antonio y del Rosario», en Actas Municipales. Archivo

Municipal de Tarragona, de 9 de noviembre de 1772; «Expediente sobre presentación a S. M. de demoler la muralla de la Rambla y carcasas», en Actas Municipales. Archivo Municipal de Tarragona, de 9 de noviembre de 1774; «Expediente sobre la reparación de las puertas de acceso a la Rambla y portal Simeón», en Actas Municipales. Archivo Municipal de Tarragona, de 8 de junio de 1779.

15. El Puerto de Tarragona desde el estudio publicado en su día por Emilio Morera: *El Puerto de Tarragona*, Tarragona, 1906. Igualmente «Plaza de Tarragona. Plano que manifiesta la antigua y nueva población de Tarragona y caserio hecho desde la Plaza de Capuchinos a la ciudad», s.f. Servicio Histórico Militar, sig. I-46-28/9002; 9002-042/339-339. Tenemos imágenes de Tarragona tomadas desde el camino de Laborde (B.N., grab. 2020-38) y de las obras de

rehabilitación del muelle existen planos: Fernando Seidel elabora un «Plano, elevación, perfiles de la obra ejecutada en la reedificación y prolongación del muelle», en 1797. Archivo Museo Naval, sig. E-XXX-13; XVIII-20 antigua y existe también otro de Francisco Catalá, «Plano de la Ensenada y muelle artificial de Tarragona», de 1801, también en el Archivo del Museo Naval, con sig. E-XXX-8, XXIX-4 antigua.

16. Antonio López Sopena: «Plano de la playa del puerto de Tarragona con su proyecto para hacer en ella una población», Servicio Histórico Militar, I-46-41/9015.



<p>Los ensanches de ciudades en la España del siglo XVIII</p>	<p>El ensanche de la Marina de Tarragona</p>	<p>Territorio y ciudad en la España de la Ilustración</p>
<p>quedando para después, como previsión de futuras obras, los proyectos de viviendas en manzanas: en este orden de jerarquía, la plaza de Fernando VI y la Puerta de San Juan, aparecían como ejes vertebrales de toda la actuación, con lo que el proyecto se valoraba como alternativa local a la situación existente o, lo que es lo mismo, el eje muelle-puerto de San Juan se convertía en elemento capaz de desarrollar una función concreta, específica de ciudad, mientras que el muelle —plaza Fernando VI— Infantes se entendía dentro de una política de territorio al quedar situado frente al muelle. Esta dualidad de direcciones (la primera unía la nueva población a la antigua ciudad, mientras que la segunda potenciaba el carácter económico de la nueva población) establecía al mismo tiempo cómo el poder eclesiástico quedaba representado en la nueva ciudad (en la plaza de Capuchinos) mientras que por el contrario el hasta entonces inexistente poder real iba a quedar ubicado en la plaza de Fernando VI, que serviría de bisagra con el eje paralelo a la costa. La idea de Sopena era clara: luchar, por una parte, contra la preponderancia del poder eclesiástico y establecer, al mismo tiempo, la opción de una Tarragona definida desde el poder Real, puesto que será gracias a este poder como se logren suprimir ciertos impuestos y potenciar, en detrimento de Reus, la posible nueva población.</p>	<p>entiende éste que el ensanche debe quedar reducido al espacio comprendido entre la línea paralela a la costa, las fortificaciones que conducen al río Francolí y la propia costa. Pretendiendo repetir el proyecto concebido en Vigo, la propuesta de López Sopena de demoler un tramo de muralla era ignorada, apareciendo ahora ésta intacta e incluso aumentándose sus fortificaciones, siguiendo las directrices esbozadas por los ingenieros militares: la plaza de Fernando VI, elemento esencial en el planeamiento de Sopena, se desplazaba ahora hacia el antiguo fuerte del puerto, lo cual significaba hacer desaparecer aquel elemento charnela que unía las dos partes de ciudad. Smith establece en su proyecto una retícula ortogonal que tan sólo se interrumpe para respetar los núcleos de vivienda y almacenes existentes, próximos a la Aduana, siguiendo la alineación marcada por la antigua muralla del mar, ahora deteriorada. Concibe tres plazas para enriquecer la trama urbana y valorar el eje principal, paralelo al mar: la primera, típica en estas poblaciones marinas, presenta tan sólo tres fachadas, quedando la cuarta abierta al mar, pudiendo entonces accederse a ella mediante una gran escalinata; al mismo tiempo dos puertas (a modo de gran telón ornamental) separarían la población del muelle. Las otras dos plazas, más pequeñas, son consecuencia de la supresión de una isla o manzana y se encuadran dentro de una política que busca espacios de desahogo que puedan ser utilizados para uso de almacenes o atarazanas. Pero lo más importante es destacar cómo en la nueva población de Smith<sup>17</sup> se adopta un carácter autónomo frente a la ciudad anterior, rompiendo así la propuesta de Sopena: a partir de estos momentos surgirá una importante polémica, redactándose proyectos que valoren unos el poder de la religión y otros entendidos desde la</p>	<p>de ciudad?. En el caso de Tarragona la respuesta es evidente: a riesgo que, de nuevo, los árboles impidan ver el bosque, lo que entiendo que sucede es que se utiliza el proyecto urbano como reflejo de intereses que responden, en cada momento, a análisis no tanto de realidades, como de intenciones. Si a menudo el urbanismo del siglo XVIII puede ser acusado de un determinismo mecanicista, donde cada actuación responde a un análisis de la realidad, las propuestas para Tarragona son interesantes puesto que reflejan ahora un proyecto de intenciones: como hemos visto en un primer momento, se había desarrollado una política de embellecimiento dirigida por dos Obispos ilustrados y coordinada, al mismo tiempo, por el Ayuntamiento. Las intenciones de los Arzobispos evolucionaron desde la simple operación de embellecimiento a intentar ajustar las reformas de Tarragona al proyecto de nueva población: el Ayuntamiento, que había iniciado su política pretendiendo obtener ventajas de espacios residuales que debían servir para viviendas, poco a poco variaba sus criterios y asumía la propuesta de una población paralela. Pero el tema más importante es ver cómo una ciudad que entra en crisis, que no logra tener tráfico comercial (puesto que Reus, en esos mismos años, está minando claramente su actividad) pretende organizar una respuesta, una</p>
<p>El ensanche se ha entendido entonces como una retícula indiferenciada sobre la cual se superponen focos de atracción y se generan itinerarios: hay que hacer notar entonces la importancia que tienen, en el caso de la Marina de Tarragona, las fachadas que marcan la plaza de Capuchinos, concebida como elemento de unión entre las dos poblaciones: en este sentido la crítica al proyecto de López Sopena aparece, en 1801, en la propuesta de Juan Smith:</p>	<p>¿Qué sentido tiene la descripción de estos proyectos</p> <div> <div> <p>18. Antonio López Sopena: «Plano de la playa del puerto de Tarragona con su proyecto para hacer en ella una población», 1803. Servicio Histórico Militar, 9015-042/358/358.</p> <p>19. Antonio López Sopena: «Plano del proyecto de una nueva población en la Marina de Tarragona», 1804. Servicio Histórico Militar, M.N.7-13-/2342.</p> </div> <div> <p>20. Juan Smith: «Plano que manifiesta el estado en que al presente se hallan las obras en el puerto de Tarragona», 1804. Archivo Museo Naval, sig. E-30-12; XVIII-24 antigua.</p> <p>21. A partir de este punto los planos sobre Tarragona reflejan, básicamente, el estado de las obras: Antonio Samper elabora, en 1806 un «Plano del proyecto de una población nueva en la Marina» que se encuentra en el Servicio Histórico Militar (sig. 9031-042/365/366); Manuel Semeteuens elabora, igualmente, un «Plano de las obras del puerto de Tarragona» en 1807, que se encuentra en el Archivo del Museo Naval (sig. E-XXX-4, XXV-20 antigua) y Juan Smith levanta, en 1809, un «Plano que manifiesta el estado en</p> </div> </div> <div> <p>17. Juan Smith: «Plano donde se manifiesta el proyecto de la Nueva Población en la parte de la Marina y Puerto de Tarragona», 1802. Archivo Histórico Militar, F-46-40/9014.</p> <p>que se hallan al presente las obras del puerto de Tarragona», en 1809, ubicada en el Museo Naval, sig. XXX-1; XVII-22 antigua.</p> </div>	<p>367</p>



ciudad marítima, pensando que de esa forma, al ofrecer servicios y dotaciones, los comerciantes abandonarán Reus y Salou, gravitando hacia Tarragona, con el consiguiente beneficio para la antigua población.

La Marina de Tarragona, y por ello las discusiones entre López Sopena y Smith, radica en valorar ésta como ensanche o, por el contrario, en entenderla como población independiente: ambos casos reflejan, sin embargo los supuestos de la irrealidad. No existe un análisis de las necesidades que debe cubrir la nueva población, desconociéndose incluso cuáles son éstas, y la ironía radica en que la solución abstracta utiliza los mismos mecanismos y la misma técnica de definición de población que anteriormente se ha planteado en los proyectos funcionales. Podríamos entonces discutir sobre el sentido de la conveniencia del trazado de los dos ejes o, por el contrario, plantear si era o no más correcto la definición de una Marina organizada con respecto a un único eje comercial: en realidad la discusión enmascara otras bien distintas. Una sería entender cómo, en ambos proyectos, el diseño arquitectónico en realidad enmascara un debate sobre aceptar el dominio de la iglesia (plaza de Fernando VI —Capuchinos) frente a una propuesta de ciudad definida desde el poder Real donde, al haberse suprimido los impuestos existiría la ordenación única de un muelle comercial que debía unir tanto la plaza de Infantes con la de Tarragona. Pero tanto da, entiendo que poco importa que discutamos de diseño o de dominio político sobre la ciudad, porque lo evidente es la pretensión, por cualquiera de las dos alternativas, de organizar un espacio como respuesta a unas necesidades, sin esperar siquiera que surjan éstas. Por ello no se organizan ordenanzas de ciudad; se carece al mismo

tiempo de un programa de equipamientos, no se estudia ni las características de las posibles atarazanas ni se analiza tampoco cuáles, cómo y dónde deben estar situados los almacenes, del mismo modo que tampoco se discute sobre la tipología de viviendas de pescadores... y tan sólo se ordenará que éstas no puedan ser reconstruidas o reparadas, de forma que al encontrarse en estado de ruina sus habitantes puedan ser realojados en otras entendidas y concebidas dentro del proyecto de la nueva población.

Se sabe, desde el principio, que el proyecto no tiene plazos de tiempo: se sabe que en realidad lo que existe es más la intención por llevarlo a cabo que la voluntad real por iniciar las obras; por ello aparecerá, en la larga serie de proyectos que conocemos de Tarragona, algo que entiendo inusual dentro de la urbanística española de la segunda mitad del siglo XVIII: concebir el proyecto desde plazos de tiempo. López Sopena establecía la conveniencia de edificar primero un eje y, posteriormente, a partir de él, organizar la trama. En las ciudades de la Ilustración había existido siempre la idea de ciudad-servicio, y lo que se planteaba era la conveniencia de un núcleo urbano que funcionase todo él como máquina, como dispositivo, cumpliendo una función específica. El plan se proyectaba y planeaba para ser realizado todo él en un mismo tiempo, sin que existiesen plazos históricos: y ésta es, en mi opinión, la gran contradicción de la Marina de Tarragona y ésta será, en síntesis, la equivocación del proyecto de una población que quiso generar una opción urbana, recurriendo a la técnica de un saber para establecer una propuesta vacía, sin entender sus necesidades, y con la única intención de poder así ganar la batalla comercial emprendida frente a Reus.

## La propuesta de una nueva población junto a Vigo

«El caso vigués en el siglo XVIII, como en centurias anteriores, es un ejemplo típico de los avatares de una población íntimamente ligada al mar y, en consecuencia, a la seguridad de una costa que, como la atlántica, es camino de América y sobre cuyo comercio detentan privilegios otros cuantos»<sup>1</sup>. El estudio de la transformación urbana de Vigo en la segunda mitad del siglo XVIII pasa, obligadamente, por la evolución que sufre la ciudad en su condición de importante puerto marítimo; y así, lo que a finales de siglo significa un desarrollo de su situación económica, y por lo tanto, una transformación y un proyecto de ensanche de la población, por lo mismo la situación de Vigo en los años iniciales del siglo era radicalmente distinta: tras el combate de Rande, en 1702, la ciudad fue ocupada por los ingleses, quienes repitieron el asalto en 1719<sup>2</sup> al ocupar la población 41 navíos británicos. Cañoneada de nuevo en 1743 e invadida una vez más en 1745, la precaria seguridad del puerto vigués repercutió en un proyecto urbano sobre la ría viguesa (como he comentado al estudiar el arsenal de Ferrol) al condicionar negativamente el desarrollo de la población, dependiente de importantes guarniciones allí estacionadas para su defensa. Coincidiendo con el resurgir económico que se produce bajo el reinado de Fernando VI, se inicia una recuperación de la ciudad en torno a

1. M. C. González Muñoz: «Evolución demográfica de una villa gallega: Vigo en el siglo XVIII», en «Cuadernos de Historia. Anexo de la Revista Hispania», núm. 9, Madrid, 1979, págs. 415-455. Ver, en concreto, pág. 453.

2. Ibid., pág. 418.

1745 y esta nueva situación dura casi 20 años hasta que, y debido a la guerra con Inglaterra, los marinos ingleses se dedicaron al corso, dificultando tanto las tradicionales actividades pesqueras, como el comercio con las islas de Barlovento, establecido en 1765, y que en 1778 sería ampliado a toda América. Al margen de su comercio con América, existían en Vigo, a mediados del siglo XVIII, todo un conjunto de problemas que impedían el normal desarrollo de su economía: el principal de todos era la inexistencia de un camino que condujese hacia el interior y en este sentido Jovellanos en su *Informe sobre la Ley Agraria* deploraba que siendo el puerto de Vigo «... tal vez el mejor de la nación» y con la ventaja de estar contiguo a Portugal, carecía de camino a Galicia desde Castilla y comentaba de qué forma la apertura de vías de circulación obligaron a concebir la carretera de Benavente, siendo ésta la posibilidad de repetir el ejemplo de Santander, que quedaba unida a Madrid a través de la carretera de Castilla; Vigo, alejada de la capital casi 80 leguas<sup>3</sup>, veía, gracias al proyecto de camino, la posibilidad de traspasar de su puerto las mercancías ultramarinas de forma que éstas dejasen de acumularse en Cádiz y debido, por otra parte, al importante despacho de manufacturas a través de Burgos, planteaba de esta forma la posibilidad de desarrollar su comercio. Observaciones de este tipo sobre la conveniencia de

3. Meijide Pardo: «Aspectos de la vida económica de Vigo en el siglo XVIII», en «Vigo y su historia», Vigo, 1980, pág. 299. Meijide comenta que del Viso, en su puesto de Diputado General de Galicia en la Corte, se convirtió en el más ardiente defensor de los intereses de la ciudad y en una de sus muchas *Representaciones* exponía al Gobierno que dicho puerto, a la ventaja de «...tocar más de cerca» las provincias castellanas que el de Cádiz, exponía las «Cualidades intrínsecas que le hacen pasar por el mejor puerto que tiene

la monarquía y, tal vez, la Europa, al sentir de inteligentes naturales o extranjeros». Ver nota 13.



un camino de Vigo a Madrid fueron planteadas por Cornide en sus *Observaciones sobre la ventaja que puede recibir la agricultura, el comercio y la industria del reino de Galicia*<sup>4</sup>, al destacar la riqueza que ofrecía Vigo y sus alrededores. Sin embargo, y a pesar de numerosos memoriales, el camino tardó en definirse, y por ello Vigo organizó su crecimiento económico no sólo dependiendo del comercio americano, sino también desde dos supuestos paralelos<sup>5</sup>: por una parte, al ser centro de un Corso (privado) contra los buques de Gran Bretaña y, en segundo lugar, al concebirse como importante factoría de producción pesquera, dedicado a la conserva de la sardina, bajo la iniciativa de los comerciantes catalanes<sup>6</sup>.

A pesar de la vocación marinera de la ciudad, sabemos que su comercio, frente al de otras ciudades gallegas, como Coruña y Ferrol fue, durante todo el reinado de Carlos III, de manifiesta inferioridad: así en 1783 entraron en la ciudad por ejemplo, 55 mercantes frente a 155 que entraron en Ferrol o 112 en Coruña: el problema se debía tanto a la organización del puerto como a la propia disposición de la ría que, como he señalado, si bien presentaba grandes ventajas para el comercio debido a la amplitud de ésta, este hecho era al mismo tiempo un arma de doble filo, —y este fue el argumento empleado en Ferrol, para desestimar la

posibilidad de instalar el gran arsenal en Vigo—, puesto que su facilidad de acceso implicaba dar facilidades a cualquier ataque extranjero. Por ello, y a pesar de que en 1783 (tras la ley del comercio libre con América de 1778) el Concejo y Cuarto Mercantil de Vigo reclame al Gobierno la concesión de franquicias similares a las otorgadas en 1788 a otros 13 puertos, apenas sí se desarrolló el comercio trasatlántico: se pedía que al menos pudieran fletarse, anualmente y con destino a Montevideo y Buenos Aires, dos barcos de comercio de 150 a 200 toneladas. Informada la petición favorablemente por Pedro Martín Cermeño<sup>7</sup>, la solicitud viguesa fue atendida por la Corona y el 19 de julio de 1783 se promulgaba una Real Orden por la cual se habilitaba al puerto vigués para fletar los citados registros con destino a ultramar. Esta medida Real apenas modificó, sin embargo, la economía de Vigo y, por tanto, no tuvo prácticamente trascendencia en las modificaciones de su estructura urbana: sabemos que Vigo había iniciado un desarrollo económico en la segunda mitad del siglo debido sobre todo a la presencia de pescadores de bajura, así como también al fomento de nuevas artes de pesca que habían introducido en Galicia industriales catalanes; es entonces cuando Vigo se configura como núcleo urbano de importancia dentro de la ría, desplazando a



Plano para un muelle en la ría y fondeadero de Vigo, con proporcionada nueva Aduana, competente aumento de población y suficiente seguridad de defensas para rechazar un golpe de mano por esta parte. 1807. S.I.M.

4. Cornide, en su *Observaciones sobre las ventajas que pueden recibir la agricultura, el comercio y la industria del reino de Galicia*, destacaba el tema. Sobre Cornide ver la introducción realizada por Horacio Capel en su estudio introductorio al texto de José Cornide *Ensayo de una descripción física de España* (1803), Barcelona, 1983; estudia la figura de Cornide y da referencia a un importante número de memorias sobre la división de la propiedad en Galicia, cultivos de montes comunales... Obra de este

autor. Ver, concretamente, página 16 y la relación de obras de Cornide que se encuentra en páginas 41-46, con indicación de donde se hallan los principales manuscritos inéditos. Ver, igualmente, el plan que elabora Carlos Lemaire en 1769 *«Mapa del país y del camino proyectado y construido entre Coruña y Vigo»*, que se encuentra en el Servicio Histórico Militar, sig. E-3-1-12. Igualmente Correa Calderón daba, en su estudio bibliográfico, la referencia de un *«Viaje de Galicia, desde la villa de*

*Benavente, o descripción de sus dos carreteras: de la construida desde Astorga a La Coruña y de la que debe construirse desde la villa de Benavente a la ciudad de Orense, Santiago y Vigo, con algunas observaciones acerca de las obras, utilidad y circunstancia de cada una»*. Correa Calderón, núm. 2.625. Otro importante manuscrito, también en el Servicio Histórico Militar, con el título *«Descripción del camino desde Vigo a la Puebla de Sanabria»*, fechado en diciembre de 1814 y con sig. 4.485.

5. M. C. González Muñoz: *«Evolución demográfica de una villa gallega: Vigo en el siglo XVIII»*, *ibid.*, págs. 415-455. Ver, en concreto, pág. 418.

6. Meijide Pardo: *«Aspectos de la vida económica de Vigo en el siglo XVIII»*, en *«Vigo y su historia»*, Vigo, 1980, pág. 301. Meijide estudia la *«Memoria sobre la pesca de sardinas en las costas de Galicia»* (págs. 8-9, Madrid, 1774) de J. A. Cornide. Sobre la presencia de los catalanes ver Meijide, pág. 302 donde destaca *«...el volumen de pesca capturada comenzó a crecer con la*

llegada de los primeros «fomentadores» catalanes, quienes emplean la jábega como arte de pesca para las sardinas».

7. Meijide en págs. 286 y 292, nota 6, da el siguiente texto de Cermeño: *«...la bahía de Vigo es, en su especie, la mejor alhaja que tienen Príncipes en la Europa, por su grande extensión para toda clase de embarcaciones; por su buena y fácil entrada y salida; porque tierra adentro algunas leguas pueden quedar, como suele decirse, bajo de llave, los navíos o*

transportes de cualquiera clase que sean; y las orillas o laderas de una y otra, muy amenas, que de justicia piden población, para lo cual no se halla otro medio que el de fomentar el comercio».



Redondela y Bayona<sup>8</sup>, y quedando ésta última limitada a ser una pieza militar que, en caso de defensa, debía preocuparse más en defenderse a sí misma que de proteger a otras poblaciones de la ría.

En esos años, en 1770, para conocer la población de Vigo es necesario recurrir a los censos de Aranda y Floridablanca: en 1773 Santa María registra, en Vigo, 2.690 habitantes en 727 fuegos; 14 años más tarde, en 1787, señala cómo la ciudad había aumentado en tan sólo 300 habitantes, pasando a contar con 2.933 y en 1804 la cifra dada es de 2.145 vecinos<sup>9</sup>.

Sorprende que el aumento fuese tan escaso, y ello nos hace reflexionar en un tema importante: cualquier proyecto de transformación de la ciudad tendrá su justificación, no ya en un aumento de población (no se da el caso, como en otras ciudades, de falta de habitaciones, teniendo que alojarse los forasteros en posadas), sino, y sobre todo, en la necesidad de unos nuevos espacios para los servicios.

En el plano que conocemos de 1773 de la ciudad de Vigo, el entorno de ésta aparece definido por un casco amurallado, con una proyección hacia el mar en la llamada punta de la Laje (o también Laxe o Alhaja) que era el principal baluarte defensivo del puerto: la ciudad quedaba pues definida en el norte por un barrera marítima, al sur por la ladera del

monte del Castro y los baluartes de San Sebastián, existiendo también un único desarrollo posible en la línea paralela a la costa. La extensión al oeste, en estos años de incipiente desarrollo económico, se presentaba compleja debido a la existencia, extramuros, de un barrio llamado El Berbés, junto a la dársena del mismo nombre. Además, lo abrupto del terreno en aquella zona dificultaba cualquier posible desarrollo de la ciudad en dicha dirección, por lo que el crecimiento hacia el este era la opción más lógica y sencilla. En esta dirección se encontraba el llamado barrio del Arenal que se extendía desde la puerta de la Laje, y discurría paralelo a la costa: dispuesto en torno al camino (que conectaba con Pontevedra) aquella zona era terreno llano y saneado, contando además con abundante agua de calidad. En este barrio del Arenal residieron, durante más de medio siglo, la casi totalidad de los emigrantes catalanes que impulsaron en Vigo la industria de la salazón, hasta el punto que la barriada recibió, alternativamente, el nombre de barrio de los catalanes<sup>10</sup>. La instalación de tal industria, que se asentó en este punto, posibilitó un desarrollo y ensanche de población centrado únicamente en las proximidades del Arenal, y a partir de la ya mencionada puerta de la Laje. A lo largo del último tercio del siglo, fueron numerosas las familias catalanas que impulsaron,

primeramente, la industria de la salazón<sup>11</sup>, centrando su trabajo hacia la explotación pesquera en general y al beneficio del comercio de la sardina en particular. La introducción de nuevas técnicas significó un importante aumento de población por lo que la ciudad salió de sus murallas, pudiéndose observar a finales del reinado de Carlos III, en el censo, un importante aumento en el número de comerciantes mayoristas, pequeños mercaderes o artesanos... que llegaron a triplicar el número de los que llevaban 20 años en la ciudad. Con Carlos IV fue visible la expansión general de la economía: la toma de contacto, por vez primera, con los recursos de la comarca y, al mismo tiempo, la posibilidad comercial con América hizo que Vigo tuviese un incipiente desarrollo por lo cual se planteó la necesidad de proyectar un ensanche en la población.

El período de crisis económica que aparece en España a partir de 1765 se acentuó especialmente entre 1778 y 1783, cuando España tuvo su desquite frente a Inglaterra aun a costa de graves pérdidas económicas: en aquellos años la marina de Vigo cambió su actividad y frente a su tradicional labor pesquera se dedicó también al Corso, optando algunos de aquellos comerciantes catalanes por armar navíos de guerra que se dedicaran a esta actividad. Ejemplo de ello fue Buenaventura Marcó del Pont, comerciante de pescado, que en 1763 había organizado una fábrica de salazón en el puerto de Alday y otra en el propio Vigo, situándola en el Arenal; en 1779 su casa armó el navío *San Carlos* así como también otras casas comerciales fletaron embarcaciones dedicadas a esta actividad: ello tuvo entonces como consecuencia un floreciente comercio en Vigo por parte de los barcos apresados pero, al mismo tiempo, condicionó de forma clara cuál debía ser la estructura y

características del ensanche de población.

Antonio López Sopena elaboró, en febrero de 1786, un plano de la ciudad en el cual refleja la situación en la que se encontraba ésta en aquel año: interesa contrastarlo con el plano concebido en 1773 porque vemos cómo en aquellos trece años apenas se produjeron modificaciones en la línea edificatoria del Arenal. Es cierto que dicha zona se había convertido en teatro de operaciones de los numerosos *traficantes del mar* que allí instalaron sus factorías, almacenes comerciales y también primeras viviendas: en este emplazamiento, a orillas de la ribera marítima, se ubicó la casi totalidad de la población activa no autóctona, consagrada fundamentalmente al negocio de la explotación pesquera. En pocos años, la mayor parte de los comerciantes adquirieron solares en los terrenos del Arenal de forma que a finales de siglo la casi totalidad de las llamadas *fábricas de sardinas* junto con los almacenes de vino, aguardientes y otros géneros, radicaban en aquel ámbito, por lo que comenzó a plantearse<sup>12</sup> la posibilidad de construir un muelle de atraque, con vistas a que pudieran arrimarse las naves incluso en bajamar: la importancia del muelle, mejora portuaria, tuvo tal trascendencia, que el Real Consulado de Comercio marítimo y terrestre de Galicia, con sede en la

Coruña, expuso sobre el asunto del muelle cómo «... es uno de los objetos al que desea atender y que será el primero que se tenga en planta luego que el Consulado sea libre de los gastos indispensables que en el presente tiene».

La decisión del Consulado de Comercio de Galicia era coherente con la actitud tomada por los grandes comerciantes de Vigo: Pedro Adeleyda, Francisco Manuel Méndez o Norberto Velázquez Moreno habían organizado, para su comercio de importación de bacalao y de granos o harinas, varios almacenes

8. González Muñoz, *ibid.*, pág. 421.

9. M. C. González Muñoz: «Evolución demográfica de una villa gallega: Vigo en el siglo XVIII», en «Cuadernos de Historia». Anexos en la Revista *Hispania*, núm. 9, CSTC. Madrid, 1978, *ibid.*, págs. 415-455. Ver, en concreto, pág. 420.

10. A. Meijide Pardo: «Aspectos de la vida económica de Vigo en el siglo XVIII», *op. cit.*, pág. 243. Además en pág. 241 comenta, por ejemplo, la actividad de algunos comerciantes catalanes de aquella época como, Pedro Aveleyda o Francisco Manuel Méndez, dando especial importancia (pág. 324 y siguientes) a las empresas de Marcó del Pont.

11. A. Meijide Pardo: «Aspectos de la vida económica de Vigo en el siglo XVIII», *op. cit.*, pág. 338.

12. A. Meijide Pardo: «Aspectos de la vida económica de Vigo en el siglo XVIII», *op. cit.*, pág. 294, 321 y 339.



sobre solares próximos al mar, en el Arenal, que desde la ciudad iba en dirección al convento de los Remedios, distante tan sólo 300 metros del núcleo urbano. Comerciantes, pero también corsarios, estos personajes enriquecieron a la ciudad con varios establecimientos de interés público y privado, y así, por ejemplo, edificó el primer lazareto de San Simón, también el primer teatro vigués, creó la Escuela de Primeras Letras o la casa de baños... Diferentes documentos sobre Vigo reflejan cómo en el Arenal era visible el desorden imperante debido a la voluntad constructiva tanto de viviendas como de almacenes y tinglados fabriles, en terrenos próximos al mar: una veintena de casas se encontraban ya levantadas. Y por ello, en el plano de 1786 de López Sopena, se marcan tres puntos bien precisos que determinaron el crecimiento de la ciudad: en primer lugar destaca la utilización como eje de desarrollo del camino que unía Vigo con Redondela y Pontevedra; en segundo lugar demuestra cómo el casco antiguo aparecía todavía amurallado y, por último, señalaba cómo el Arenal era un terreno relativamente despejado, con buena infraestructura, capaz entonces de ser rentabilizado por la pujante emigración catalana. López Sopena residía en aquellos momentos en Galicia, como ha estudiado Horacio Capel<sup>13</sup>, y dos años más tarde concibe un plan para Coruña donde analiza la situación de su arrabal y manifiesta el estado de las casas comprendidas «... en las 200 varas contadas desde los ángulos salientes del camino cubierto». Desde 1775 residía en el Departamento Marítimo de El Ferrol, colaborando en la dirección del Arsenal y en 1792 marcharía a Cataluña, donde proyectó distintas construcciones militares en Tortosa, edificando las atarazanas y participando en el proyecto de ensanche de Tarragona.

374

13. H. Capel: *«Los ingenieros militares en España. Siglo XVIII. Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial»*. Barcelona, 1983, págs. 270-273.

La referencia concreta al proyecto de López Sopena figura en Archivo General de Simancas, M. P. y D. XLVII-42.

14. A. Meijide Pardo: *«Aspectos*

En diciembre de 1791 se produce un acontecimiento que influirá de forma decisiva en la transformación de la ciudad: el Rey, a la vista de las noticias que le son transmitidas, comenta cómo «... noticioso de la gran falta que hace en el puerto de Vigo un muelle proporcionado para embarco y desembarco de los efectos de comercio y tráfico de aquella villa, ha venido a resolver que el ingeniero ordinario don Eustaquio Giannini pase a reconocer el paraje donde sea más ventajosa la construcción de un muelle y que reducido el proyecto a lo que solo lo muy preciso, forme el plan y presupuesto del muelle»<sup>14</sup>. La propuesta de Giannini, es un plan que redacta en 1792 en el que analiza la situación de la ciudad: destacaba cómo la parte norte de la costa aparecía fortificada y cómo la población se hallaba comprendida entre el terreno de monjas de Santa Clara y el de San Francisco, situado en el extremo norte de la isla. Por ello decidió situar el muelle en la punta de Laje, saliendo éste paralelo a la casa del baluarte, llamado de San Andrés, con un pequeño martillo hacia levante; mencionaba además la situación de la recién construida casa de la Aduana y destacaba cómo el muelle no debería alargarse mucho, puesto que dicha edificación había encontrado un fondo rocoso de importancia, siendo por tanto menor el costo de las obras. Sin embargo, aun así la propuesta pareció excesivamente alta, por lo cual no fue aprobada a pesar de la insistencia con que el Consulado de Comercio de la Coruña pidió se realizara la misma. En 1797 aparece el nuevo plano como *«Parte del arrabal del Arenal»*<sup>15</sup>, firmado por Basilio Agustino en el que se define la plaza de Vigo desde el cabo de Alaje hasta la puerta de Gamboa. Se trata ahora de un proyecto para el terreno del Arenal, concebido como zona de almacenes, y situado precisamente frente a las casas de barrio que habían

*de la vida económica de Vigo en el siglo XVIII»*, op. cit., págs. 294-295. La documentación sobre el proyecto de Giannini se encuentra en el Archivo del

Museo Naval, Noticias Hidrográficas, Ms. 139, diciembre de 1791.

15. El plano de 1797 se encuentra en el Servicio

sido tradicionalmente ocupadas por los catalanes dedicados a la salazón: los almacenes se situarían frente por frente a la Aduana y tras ésta aparece una zona que se entiende como *«buestras y tierras de labrantillo»* indicando cómo, tras la línea constructiva consolidada por la pleamar, no se insinúa ningún ensanche en aquella dirección. En este sentido establece el carácter lineal de la nueva población, concebida siempre paralelamente a la línea de mar. Asimismo, la voluntad por establecer una gran zona de almacenes frente a la Aduana indica cómo el problema que ahora se plantea es quizá similar al que se esbozó en Vitoria, donde la plaza Mayor era allí elemento que enmarcaba el crecimiento direccional de la ciudad. La situación de Vigo en los primeros años del siglo XIX la conocemos gracias a la descripción que hizo de ella Nicolás Taboada Leal, en 1840. Establecía, en primer lugar, una diferencia entre la población del casco y la de los barrios periféricos y señalaba cómo si bien el total era de 1.160 vecinos, 5.520 habitantes que, sumados a la población trashumante y a la guarnición daban un total de 6.000 habitantes aproximadamente, que la mitad de la población vivía en intramuros y la otra mitad en barrios fuera de muralla. Señalaba entonces cómo el Arenal era el más importante de los cuatro y comentaba cómo se había configurado «... en un cuarto de legua, por

Histórico Militar, sig. 3.473-020/118'118; Om 2-5/3.473. El plano de 1807 se encuentra en el mismo archivo y figura como *«Proyecto para la situación de un muelle en la ría y fondeadero de Vigo, con proporcionada nueva Aduana, competente aumento de población, suficiente seguridad de defensas para rechazar un golpe de mano por esta parte y todas las demás ventajas que requiere el bien deseado fomento de su comercio.»* Otro proyecto sin duda interesante para Vigo es el que aparece en 1820,

anónimo, en el que se define una nueva población. Ver S.G.E., AE T4/C6/243.

una sola y dilatada calle», lo cual aparece confirmado por la documentación cartográfica. Consolidado el barrio, destacaba la importancia de la población catalana allí asentada al tiempo que comentaba cómo junto a sus fábricas e instalaciones existía ya una escuela de primeras letras para uso exclusivo de aquella colonia. Utilizaba entonces en su texto, referencias a los proyectos de ensanche de ciudad concebidos en 1807 y 1810 porque entendía la necesidad, en 1840, de definir un ensanche de población: por ello, y haciendo una historia operativa, daba importante información sobre las dos propuestas que se concibieron en los primeros años del siglo XIX; la primera firmada por Fausto Caballero y la segunda, concebida entre 1810 y 1811 por el ingeniero Müller. El plano presentado en 1807 por Caballero interesa especialmente por cuanto que transformaba la zona del Arenal en un ensanche de población. «Proyecto para la situación de un muelle en la Ría y fondeadero de Vigo, con proporcionada nueva Aduana, competente aumento de población, suficiente seguridad de defensas para rechazar un golpe de mano por esta parte y todas las demás ventajas que requiere el bien deseado fomento de su comercio». Proponía dos actuaciones paralelas: remodelaba, en primer lugar, el antiguo casco amurallado y, al mismo tiempo, ordenaba un

375



ensanche que debía contar, así mismo, con baluartes. En la ciudad existente intervenía en la antigua trama medieval y organizaba, en su lugar, una nueva red regular. Debemos hacer constar cómo la nueva trama olvida por completo la situación topográfica de la ciudad así como las construcciones existentes y, por ello, se entiende como propuesta abstracta que poco tiene que ver con la realidad: del antiguo Vigo tan sólo mantiene el recinto amurallado transformando el frente de murallas que daba al Arenal y organiza, como sucedió en las Ramblas barcelonesas, un derribo de las murallas, entendiendo pues el ensanche como continuación de la trama del casco antiguo. Entiende que el desarrollo de la ciudad debe realizarse de forma paralela a la costa y por ello organiza dos pequeños espacios abiertos, dependientes de la obra existente: por una parte define la fachada principal del templo de Santa María (la Colegiata) así como la plaza Mayor, ante el Ayuntamiento, que queda, en el proyecto, *aumentada y regularizada*. En la cartela del plano se definen las distintas intervenciones puntuales que han debido realizarse: se propone reubicar pues el convento de San Francisco intramuros, justificándose en base a su mala posición, y proponiendo para él, como lugar idóneo, el espacio próximo al baluarte llamado el Placer; igualmente señala la conveniencia de

trasladar el hospital llevándolo junto al baluarte y puerta de La Falperra; y amplía, por último, el baluarte de Laje, que se convertirá en clave del nuevo sistema defensivo de la ciudad. El proyecto de 1807 sintetiza, en mi opinión, lo que ha sido la problemática de Vigo a lo largo del siglo XVIII: al ser una ciudad que padeció frecuentes ataques de los ingleses debido a dedicarse al corso, precisará de una importante defensa militar, y esta referencia al dispositivo militar figura en la cartela cuando se comenta como «... suficiente seguridad de defensas para rechazar un golpe mano por esta parte y todas las demás ventajas que requiere el bien deseado fomento de su comercio». Si la intervención en el caso anterior se hace precisamente en base a una hipotética idea de embellecimiento, donde se modifica la antigua trama y se organiza una nueva propuesta, el proyecto de ensanche se valora de igual forma: la nueva ciudad aparece limitada en un espacio cuadrado (con largo igual en el frente de la muralla que aquel otro que presenta al arrabal) y rodeado de defensas, con dos grandes bastiones de nueva traza. Cinco calles (desarrollo de las existentes en el proyecto de casco) corren paralelas al mar y se ven cortadas por cuatro vías ortogonales que organizan un conjunto de manzanas, todas regulares, si bien de distintos tamaños y cuya única alteración se plantea en el

elemento central de la fila paralela a la inmediata línea de costa, donde se eliminan dos manzanas y en su lugar se proyecta un espacio valorado como nueva plaza en este ensanche de población. Será en este punto donde se disponga la nueva Aduana, que sustituye al viejo edificio, y el ensanche, situado sobre la zona del Arenal, se convertirá en centro de la actividad comercial de la ciudad. Ante la Aduana se despliega la nueva muralla, definida por los dos baluartes colaterales (el uno ya existía y se ve reforzado por el de la Laje, y el otro es de nueva creación) y de todas las vías, la más importante, (la que tiene un ancho mayor) es la que conduce hacia la puerta del camino de Orilla del Mar si bien, y al mismo tiempo, la vía perimetral del ensanche alcanza un ancho de casi 16 m. en la parte próxima a la Aduana. A comienzos del siglo XIX, y tras el proyecto de 1807, aparece una última propuesta de un «Proyecto de un muelle de comercio y pesca, en el puerto de Vigo, con un plano general de una nueva población que determine el lugar que debe ocupar cada edificio particular y público, para que con el tiempo resulte una ciudad grande, hermosa, simétrica y colocada cada oficina en el sitio que más a propósito para la convivencia de sus habitantes; con sus baterías que le pongan a cubierto de los insultos de la mar». Sin fecha, si bien redactado a principios

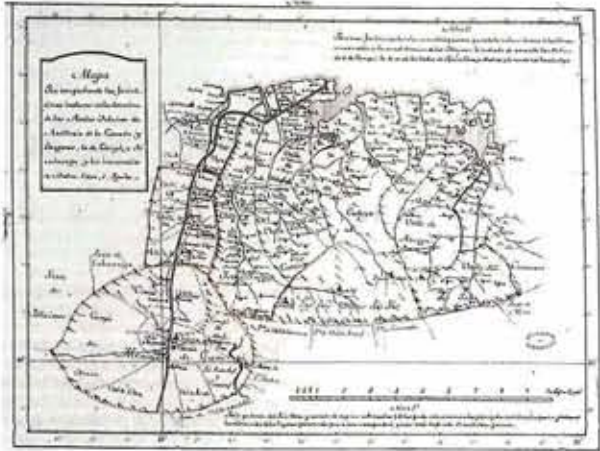
de siglo XIX, encierra en mi opinión todo un saber característico del siglo anterior: el nuevo barrio no aparece ya con la imponente defensa que aparecía en el proyecto de 1807 y, por el contrario, el puerto se concibe ahora como base fundamental de cualquier actividad, estableciendo una gran dársena dividida por un martillo que diferencia dos partes claras: el ensanche de la población quedará limitado por una alameda que rodea a la misma, organiza un conjunto de plazas y rotondas y define una propuesta que puede recordar el segundo proyecto que Ulloa y Escofet concibieron para Santander. El plano de esta nueva población, atribuido a Agustín de Marcoartú, en 1837 dependerá, en gran medida, de este proyecto inicial. Por ello lo que parece evidente es que los diferentes esquemas concebidos a lo largo de la mitad del siglo XVIII para potenciar y fomentar el ensanche de Vigo se vieron estériles e inútiles, puesto que en los comienzos del siglo XIX se esbozó una nueva opción de ciudad que poco tenía ya que ver con el trazado proyectado años antes.



La influencia del puerto de Santander en la organización de una nueva ciudad

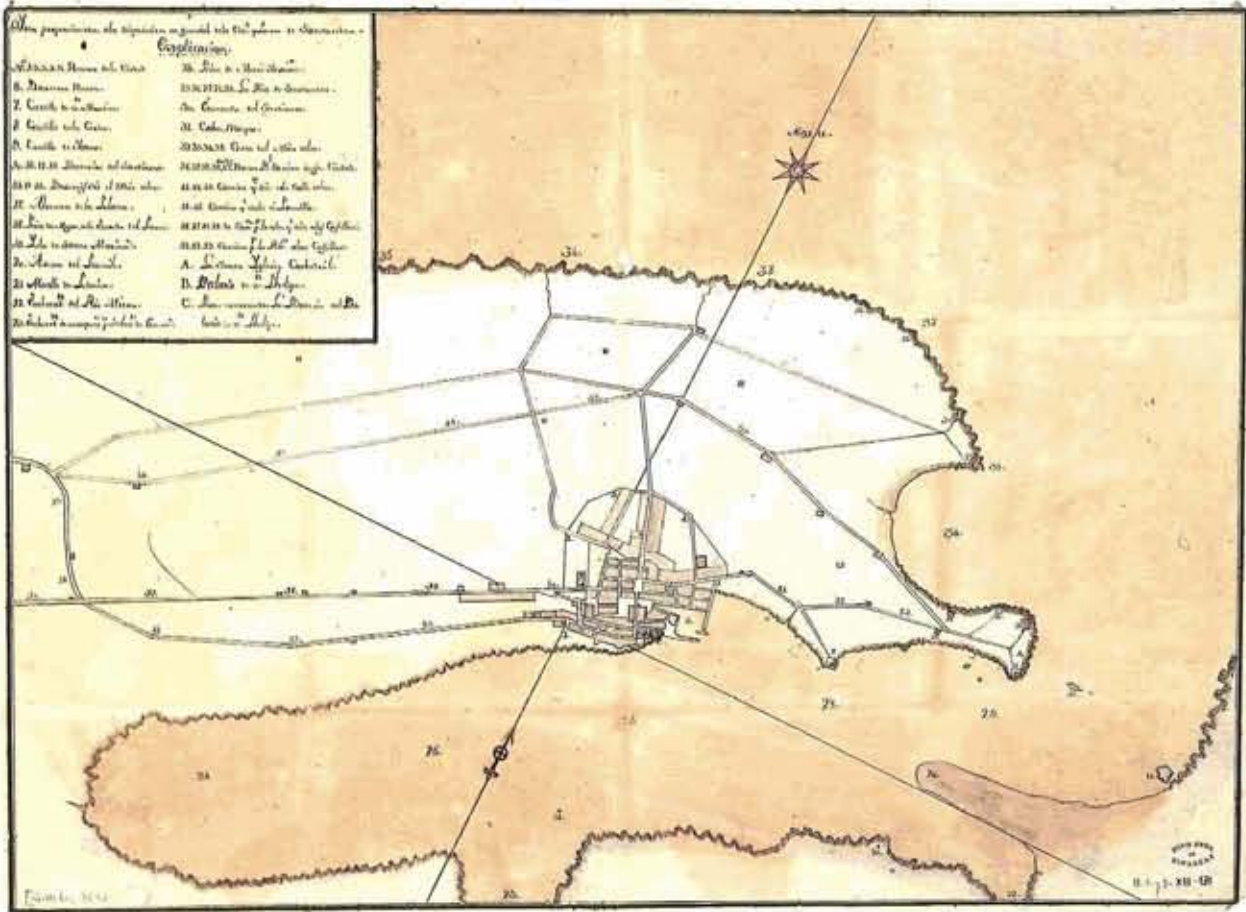
La propuesta de ensanche de Santander, concebida desde la importancia del puerto

De los diferentes proyectos urbanos existentes en la España de la segunda mitad del siglo XVIII, la propuesta de ensanche para Santander es interesante por cuanto que refleja la situación de una ciudad que cambia en un momento concreto su proyecto económico, y por tanto, su imagen urbana, pasando de ser una opción sobre el territorio a definir el crecimiento de su núcleo urbano. Sabemos que Santander, en los inicios del siglo, aparecía como una «...ciudad languideciente de hidalgos, clero y pescadores, que mantenía todavía un viejo núcleo medieval: apiñada en sus dos huertas y paradójicamente abierta en innumerables huertos y espacios libres interiores, amurallada, minúscula en extensión y población, va a cobrar una singular importancia debido a una primera operación consistente en ordenar el territorio próximo a él»<sup>1</sup>. Hasta 1755 los terrenos de Santander y los cuatro pueblos de su jurisdicción producían fundamentalmente trigo y vino suficiente para mantener una política autárquica «... Santander empezó a tener algún comercio y estimación de población entre 1748 y 1750, cuando se continuó el Camino Real de Castilla al Puerto y se erigió entonces en obispado y capitalidad, teniendo su auténtico incremento al establecerse el consulado y continuarse el progreso posteriormente»<sup>2</sup>; en 1745 se creaba el nuevo obispado de Santander, desvinculado de Burgos, en 1755 se otorgaba a la población el título de ciudad y, con posterioridad, en 1778 se autorizaba a la misma a comerciar con Indias creándose en 1785 el Consulado Marítimo Terrestre que proporcionaría el desarrollo comercial con las colonias. Por ello Barrera comentará cómo hasta 1787 en ocasiones todavía existían en la



Mapa que comprende las jurisdicciones incluidas en la dotación en las Reales Fábricas de Artillería de La Cavada y Liérganes. s.f. A.G.S.

población casas y terrenos similares, de alguna forma, a las de alguna aldea miserable. Existen pues dos fases bien definidas y bien distintas en el crecimiento de la ciudad: por una parte debemos destacar la importancia que cobra Santander como consecuencia de la apertura del camino de Castilla y, en segundo lugar, destacar qué supuso la aparición del Consulado dentro de la nueva política comercial: estudiemos entonces, en cada uno de los dos momentos, la situación<sup>3</sup>. Antes de la apertura del Camino Real a Castilla, el camino público que se introducía en la Villa era similar al de una aldea y se dirigía «... medio cuarto de legua de ella por una altura y calle llamada alta, entonces la principal, sobre la ribera de la ría del mar, hasta llegar a la Catedral, entonces Colegiata. Desde ese punto se formaban las comunicaciones interiores de la villa por calles y callejones. Como este camino y entrada antigua estaba en alto, y pendiente para



Idea proporcionada a la disposición general de la ciudad y puerto de Santander. s.f. A.G.S.

bajar a la ribera y puerto, se abrió el citado camino real desde dicha distancia a media legua de la villa, y por un bajo o valle, que forma una mies, llamada entonces y hoy por ese motivo figura Mies del valle, que empezaba desde aquel punto cerrada sobre sí misma hasta las mismas murallas de la villa, que cerraban dicha mies por el noroeste en donde hoy está la puerta de San Fernando; al norte, en la misma muralla, había una entrada que se cerraba con portilla de mies y servía de servidumbre. Según documento de 1712 la población estaba constituida por las siguientes calles: fuera de la Puebla, Rua Mayor, Puente, Atarazanas, Ribera, Rua Chica de Herrerías, calle del Mar, Rua del Medio, Arrabal, Artillero, calle de la Compañía, calle de Don Gutiérrez, Plaza, San Francisco, Rua Palacio, Puerta de la Sierra y Santa Clara»<sup>4</sup>. Hasta comienzos de la segunda mitad del siglo XVIII (y excepto en áreas próximas a la capital, que

orientaban su producción hacia cultivos hortícolas, de fácil comercialización, siendo mínimo el grado de especialización en el resto de los núcleos rurales, existían pues dos organizaciones territoriales superpuestas que compartían en cierta medida un área común, si bien independiente: una, que podemos considerar cómo rural, ocupando un espacio extenso y continuo; la otra, industrial, esboza una especialización del espacio urbano. En este sentido el río Sella cobra valor como soporte de las primeras actividades industriales, destacándose esta relevancia a partir de 1770 que es cuando se ubican en sus proximidades ferrerías, fábricas de curtidos o fábricas de harinas, como consecuencia de la demanda estatal a las fábricas reales de aquellos materiales que precisa la Armada. Barrero estudió cómo las montañas de Santander, con su abundante arbolado, favorecían la existencia de estas ferrerías y sabemos que en torno a 1780

1. F. Barrera y Ferrer de la Vega: «Prosperidad de Santander y desarrollo industrial desde el siglo XVIII», en «Aportación al estudio de la historia económica de la

montaña», Santander 1957, págs. 481-612.  
2. Op. cit., pág. 487.

3. J. M. Ureña Francés; P. Gómez Portilla: «Procesos de estructuración territorial en torno a la Bahía de Santander», en «Ciudad y

Territorio», octubre-diciembre 1984, núm. 62, pág. 12.



mo de parte de la Ciudad de Santander  
 i Puerto, con forme hoy día se halla, con-  
 yecto de las obras que se consideran ne-  
 rias para ponerle en el debido estado, y  
 liar á las Embarcaciones su aliso y car-  
 nenio, como igualmente al mayor abxigo  
 los vientos tempestuosos del Sur, que son  
 peligrosos de esta Ría.

#### Explicacion.

Parte de la Ciudad.  
 Puerta del Acaball.  
 Puerta de San Chiquito.  
 Puerta del Cay.  
 Muelle del Cay.  
 Puerta del Buen-Suceso.  
 Casa sola, cuya fabrica se halla á la altura del primer piso.  
 Castillo de San Felipe, edificio muy capaz y sólido, en el q  
 se conservan algunos efectos de la Artillería.  
 Bateria.  
 Parte de Almacenes, en cuyo sitio se manifiestan vestigios  
 de Almacenes de Salera.  
 El Almacén y Comisaría.  
 Parte de la Plaza y Mercado.  
 Sitio al qual se reúnen las viviendas de los artesanos circunveci-  
 nos.  
 Sitio llamado la Ribera.  
 Muelle de las Yucas.  
 Muelle largo.  
 Puente que se abre y cierra en baja mar.

#### Obras propuestas en 7 de Agosto de 1765.

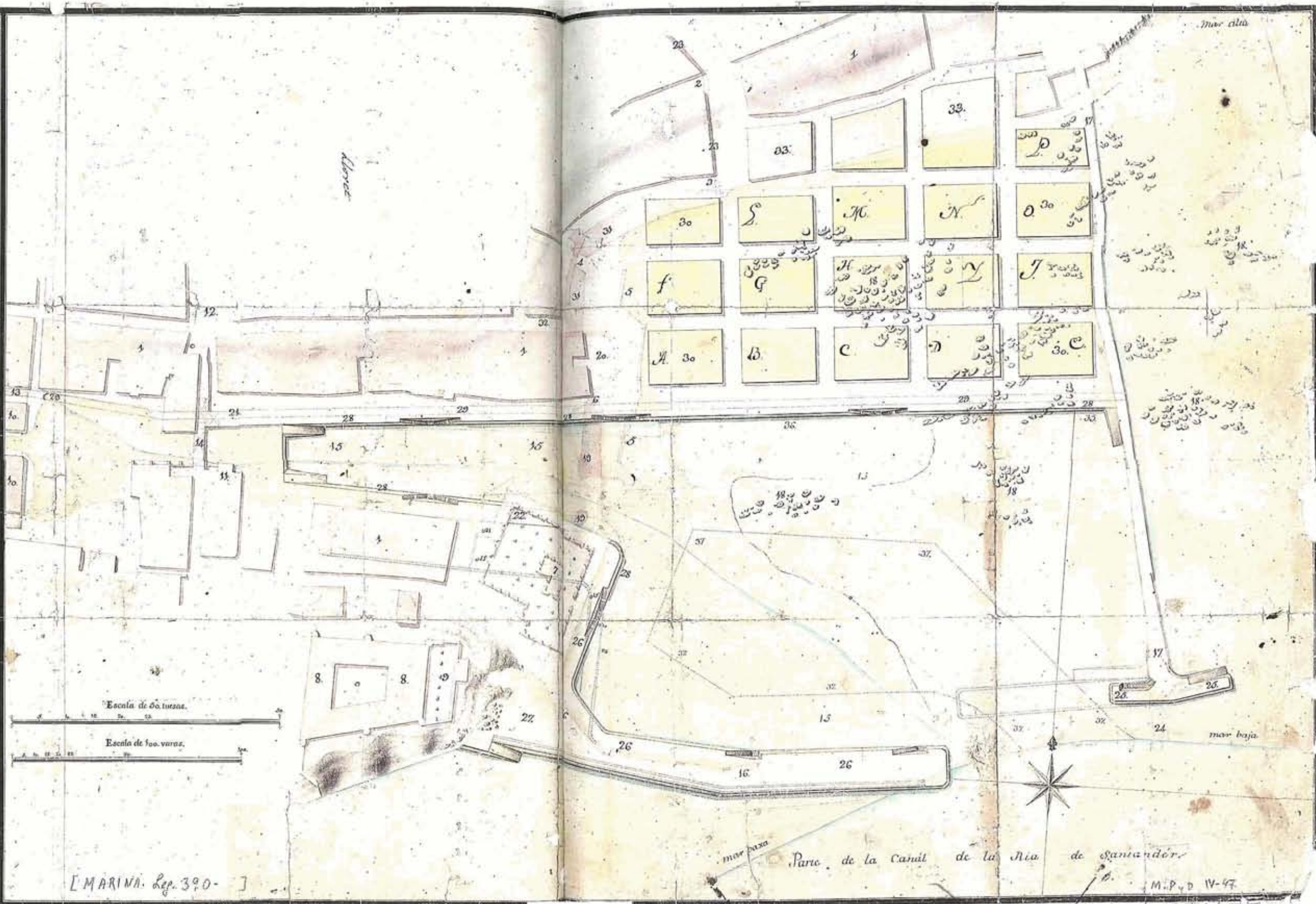
Cubos ó espigones antiguos que deben demolerse, y tambien  
 las pequeñas Casas que allí apoya.  
 Torreones que igualmente debe demolerse.  
 Muelle, ó bajada, del Puerto á la Ribera, que debe quitarse.  
 Esquina de la Casa 7 como de su Andén, que se manifiesta  
 por su gran altura, y que se ha de quitar.  
 Puente de San Chiquito antiguo que se ha de demoler en beneficio de  
 aquella vecindad, y para utilizar en las obras el material  
 que le compone.  
 Muelle que asimismo debe quitarse por el perjuicio que  
 puede ocasionar á las Embarcaciones, á causa de no des-  
 cargar en su baja mar.  
 Alacenes que se proponen en el propio parage para  
 abxigo de las mercancías, y otras Embarcaciones, como igualmente  
 para el tránsito y desembarco de las Cargaderas del parage,  
 y para el comercio.  
 Esquina que debe darse al Muelle de las Yucas.  
 Bajada que se ha de ocupar para dar entrada al canal de  
 Muelle, y facilitar el tráfico, que se ha de facilitar de las Embar-  
 caciones que estubieren ancladas en la Canal de la Ría, y para  
 fines.  
 Murallas que se proponen para la preservacion del Puerto, y para  
 cubrir y dar el muelle de las Yucas con el pie de agua en baja mar.  
 Codo cubierto que se debe construir porque los aguas de las mareas  
 no desembarcan en el Puerto.  
 Obras propuestas para utilizar aquel espacio en bien del Dis-  
 tricto y del Comercio.  
 Casas pequeñas y pocas de traza sencilla, que en la vecindad podrá  
 construirse para en aquel propio sitio que la Ría, que se manifiesta  
 y también, para facilitar la comunicacion de la Ría.  
 Canal de muy fácil construcción y de poca altura, que podrá  
 cambiarse en cualquier tiempo en la necesidad, y según estubiere.  
 Las líneas se marcan.

#### Nota.

Que las líneas negras y labado de comasitas hacen demarcaciones  
 de las obras propuestas, y que las líneas de comasitas indican  
 las pías de agua en plena mar.

Santander 8 de Mayo de 1765.

Don Juan de Alabaz



[MARINA. Leg. 390.]

Parte de la Canal de la Ría de Santander.

M. P. D. IV-47



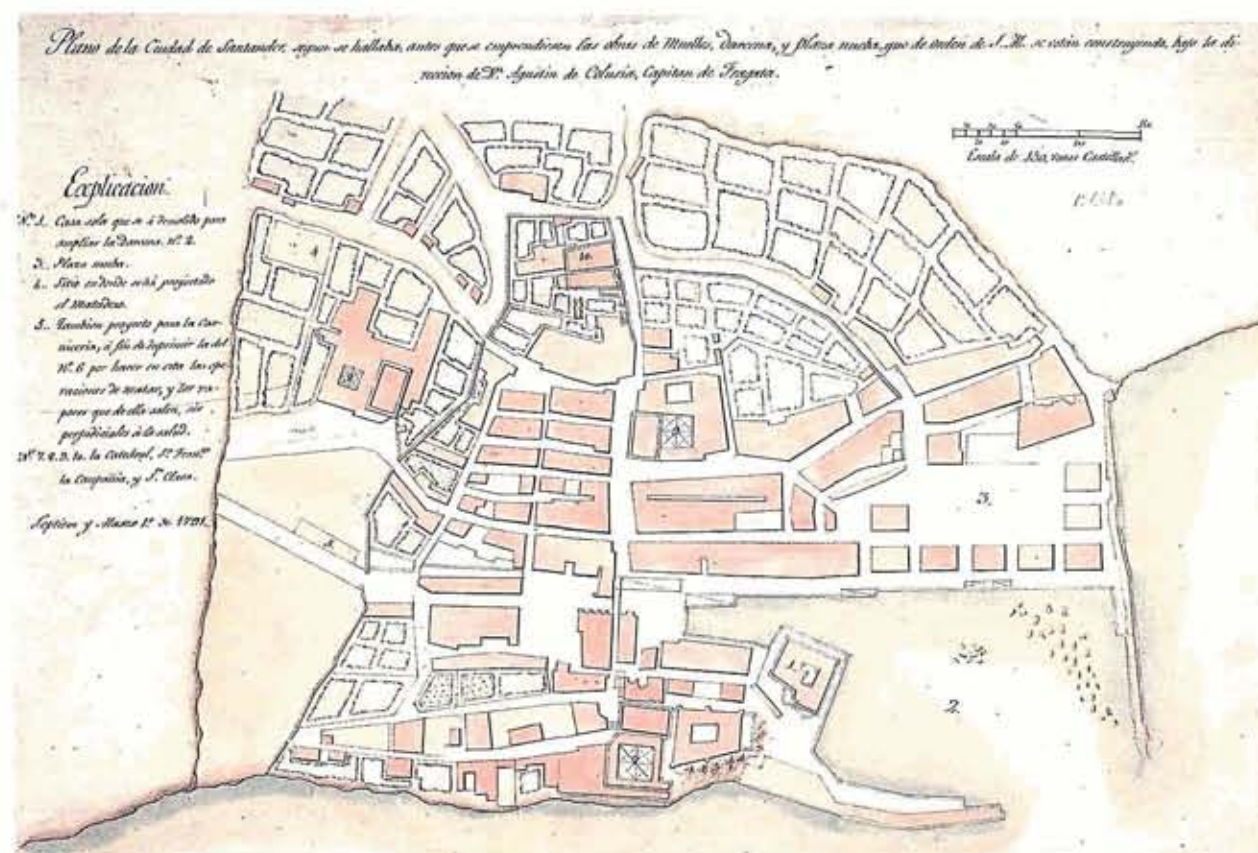
trabajan en el territorio santanderino 34 fábricas de esta actividad<sup>4</sup>. Durante todo el siglo se configuró a lo largo de la bahía de Santander un conjunto de empresas<sup>5</sup> que, de forma coyuntural, y al amparo de circunstancias políticas favorables, se integraron en un proyecto industrial que pretendía suministrar material a la Armada. El Estado intervino en la formación de este núcleo, configurando, en los alrededores de la bahía, el arsenal de Guarnizo y las fábricas de La Cavada y Liérganes: si a ello unimos

además las empresas que el montañés Juan Fernández de Isla planteó en la zona comprenderemos la singular importancia que tiene la bahía frente al puerto de Santander. Sería difícil explicar el desarrollo urbano de éste sin destacar el papel que jugó el astillero de Guarnizo o la fábrica de la Cavada; Guarnizo era la base del conjunto productivo próximo a Santander: situado en el sur de la bahía se configuró al poco como foco introductor de un incipiente entramado

industrial; la separación de funciones existentes entre La Cavada, Guarnizo y Liérganes se debe entender desde las exigencias funcionales de la especialización de servicios. Liérganes y La Cavada, ampliados en 1754, empezaron a funcionar con cinco hornos de fusión, dos de revertero y una completa máquina para hacer cañones y velería<sup>6</sup>: todos los hornos utilizaban el material de hierro procedente de los lugares del bosque antiguo y de Santa Mariana, y cuando Jovellanos visitó el establecimiento, en 1791, comenta en su *Diario* como allí se producían bombas, granadas y caños para los acueductos de Aranjuez, estándose «fundiendo 300, y ya van acabados, y vino orden para otros 400»<sup>7</sup>. La importancia que tuvo la fábrica de La Cavada se refleja en los numerosos expedientes que existen en el Archivo del Museo Naval: allí, en la documentación sobre los planos para hornos que debían fundir cañones de hierro<sup>8</sup>, informes sobre la actividad en la fábrica..., demuestran cómo hasta 1783 ésta fue fundamental dentro de los esquemas de la política naval española<sup>9</sup>. Sin embargo, creo debe destacarse que, y al margen del hecho puntual de estas industrias, Liérganes, Guarnizo o La Cavada se entienden desde una estructura de territorio que capitaliza Santander: por ello el estudio de las fábricas significa no sólo entender el trazado de éstas sino tener presente,

además, cómo los dos grandes núcleos de producción de artillería españoles del momento se asentaban sobre un territorio que reservaba para sus necesidades grandes bosques (de casi 7 leguas y media de radio) que llegaron a contener, se dice, dos millones de árboles, de los cuales se sacaba el carbón para las fábricas. El astillero aparece pues directamente ligado a las fábricas y éstas, a su vez, a Santander, lugar donde se encuentran las empresas de fabricación de jarcias, cordelerías para buques..., y de este modo, y hasta la consolidación del antiguo astillero de Guarnizo como real Astillero, la única entidad de población significativa en la bahía será Santander, antiguo poblado de pescadores que se convierte en estos años en un núcleo de expansión debido, principalmente, a su desarrollo comercial<sup>10</sup>. El resultado del proceso de integración se refleja en la exaltación de un nuevo asentamiento en el centro de la bahía.

Como consecuencia de este proceso de ordenación del territorio desde supuestos preindustriales la villa de Santander ve modificarse, poco a poco, su trama: los comerciantes comienzan a asentarse en la población, planteándose una constante expansión de la misma que se apoya tanto en el comercio marítimo como en la incipiente red de caminos. El dato más importante se plantea cuando la actividad del astillero se paraliza debido a la caída de



Plano de la ciudad de Santander, según se hallaba antes que se emprendieran las obras del muelle. 1791.

4. F. Barrera y Ferrer de la Vega, op. cit., pág. 487. Barrera cita (pág. 482) un manuscrito titulado *Estado de las fábricas, industria, comercio y agricultura de las*

*montañas de Santander*, que se encuentra en la colección Pedraza, como fondo de la Biblioteca Municipal santanderina.

5. J. M. Ureña Francés; P. Gómez Portilla, op. cit., pág. 11.

6. V. Palacio Atard estudió en su día la organización de las fábricas de harina en la montaña, valorando como se situaron en torno a la línea del camino real de Castilla desde 1750. Ver *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII. Notas para su estudio*. Madrid, 1760, pág. 160. Igualmente Barrera y Ferrer de la Vega, pág. 545, analiza la situación de aquella misma industria minera al construir Antonio de Zuloaga la gran fábrica de Campuzano, funcionando a continuación un importante número de

ellas con misión de producir harina para la América española.

7. J. Plaza Prieto: *Estructura económica de España en el siglo XVIII*. Madrid, 1976, pág. 312.

8. M. G. Jovellanos: *Diario*. Madrid, 1767, pág. 33.

9. J. M. Ureña Francés y P. Gómez Portilla, op. cit., pág. 11.

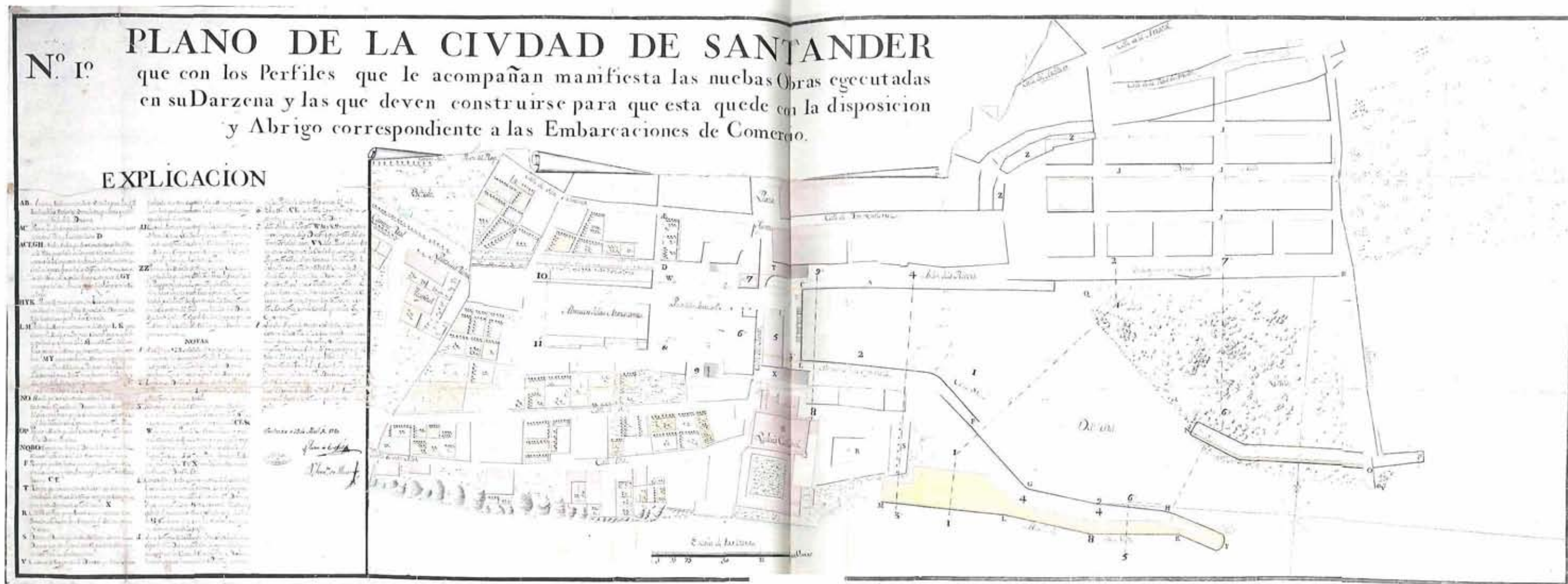
10. «Plano de los dos hornos... en que se funden cañones de hierro en el Real Sitio de La Cavada y Plano de la obra que se realiza en el sitio de Valdelazón, inmediato al de la Cavada.» 1764. A.G.S., M.P. y D. V-217. Marina, leg. 680. Existe un interesante informe firmado por Gregorio Azaola sobre la historia de la fábrica de La Cavada, informe sobre ella, manuscrito que se encuentra en el A.M.N., Mss. núm. 449. Sobre el establecimiento y mejoras en la fábrica de artillería de La Cavada ver igualmente, en el mismo archivo, Mss. 438.

Antonio Valdés había remitido a José de Rojas, en 1783, las instrucciones para «El gobierno y régimen de las fábricas de artillería de Liérganes y La Cavada» (23 de mayo de 1783) que se encuentra, siempre en el mismo archivo, en Mss. 2.238, doc. 29, fol. 116-118. Del mismo año es también otro manuscrito que se encuentra en el mismo archivo (Mss. 1.613, doc. IV, 4, fol. 5-26). Francisco Solís y Antonio Valdés concibieron, en 1783, un conjunto de planos para ordenar los alrededores de Liérganes y la









Plano de la ciudad de Santander con los perfiles que acompaña. 1780. Juan Escofet y Fernando de Ulloa. A.G.S.

386

El desdoblamiento de la ciudad en Puebla Nueva y Vieja (Alta y Baja) confiere al canal de la ribera, al puerto de la ciudad, una categoría de elemento central en la ciudad, de forma que en torno a él se aglutinan el conjunto de las nuevas actividades artesanales y comerciales, siendo preciso disponer de nuevos muelles de atraque puesto que el cambio que se produce es el que implica el paso de un puerto pesquero a un puerto comercial, y ello como consecuencia de verse potenciado el corredor antes citado, uniéndose Santander al camino de Castilla. Palacio Atard estudió en su día la función del puerto de Santander desde la perspectiva del comercio castellano: el deseo de finalizar el Canal de Castilla, llevándolo desde Valladolid a Reinosa, permitió modificar el alto precio de los trigos y harinas que

llegaban hasta Santander y ello facilitó no sólo una disminución en el precio de los suministros sino, y sobre todo, posibilitó que éstos saliesen al comercio exterior a través del tráfico portuario<sup>13</sup>; la liberación de comercio con las colonias americanas (del que quedaban excluidos los puertos vascos, competidores hasta aquel momento con el de Santander en el comercio), y la progresiva autonomía administrativa de la ciudad influyeron en su desarrollo, siendo fundamental a partir de un cierto momento la creación del Consulado del Mar. En el momento de producirse el cambio, el área urbana de Santander era reducida, disminuida además por la ruina de numerosos edificios que convertían el recinto amurallado en una superficie de amplios espacios vacíos, y no sólo debido a la

existencia de huertas sino también por ser frecuentes los solares abandonados, sin construcción o, incluso, por edificios arruinados (existían 18 en 1752) que harían de las calles de la Puebla Alta una sucesión discontinua de edificaciones separadas por largos tramos desocupados. Julio Pozueta<sup>14</sup> ha estudiado de forma brillante la transformación de la ciudad en la segunda mitad del siglo XVIII y, retomando algunos de sus comentarios, es necesario destacar cómo en la población aparece una estructura urbana bien diferenciada puesto que, en primer lugar, se refleja la importancia simbólica que tiene la propiedad eclesiástica dentro de la antigua ciudad: los espacios de la iglesia ocupaban en la parte antigua un espacio significativo, pero también se plantea la conservación de un caserío antiguo

«...todos sus edificios representan mucha antigüedad, que aunque muchos son de madera, aun éstos representan ser muy antiguos, por la mayor parte de los más son torreones fuertes». Por todo ello y frente a una situación de hecho difícil de variar, se concibe la idea de un ensanche de población, una Puebla Nueva, que sería, en un primer momento, el lugar de asentamiento de grupos sociales ligados al desarrollo del puerto. Al fomentarse la riqueza en Santander y plantearse, al mismo tiempo, un aumento sostenido de la población en el centro de la ciudad (consecuencia de una emigración desde otras zonas) se produjo un encarecimiento del suelo y, al mismo tiempo, la necesidad de contar con más superficie donde instalar los equipamientos. Por ello el desarrollo de la actividad comercial hará que el

387

Conviene, igualmente analizar la segunda bibliografía. P. Gómez Portilla, «La formación del cordón industrial de Pesaya. Relación e incidencia con el modelo

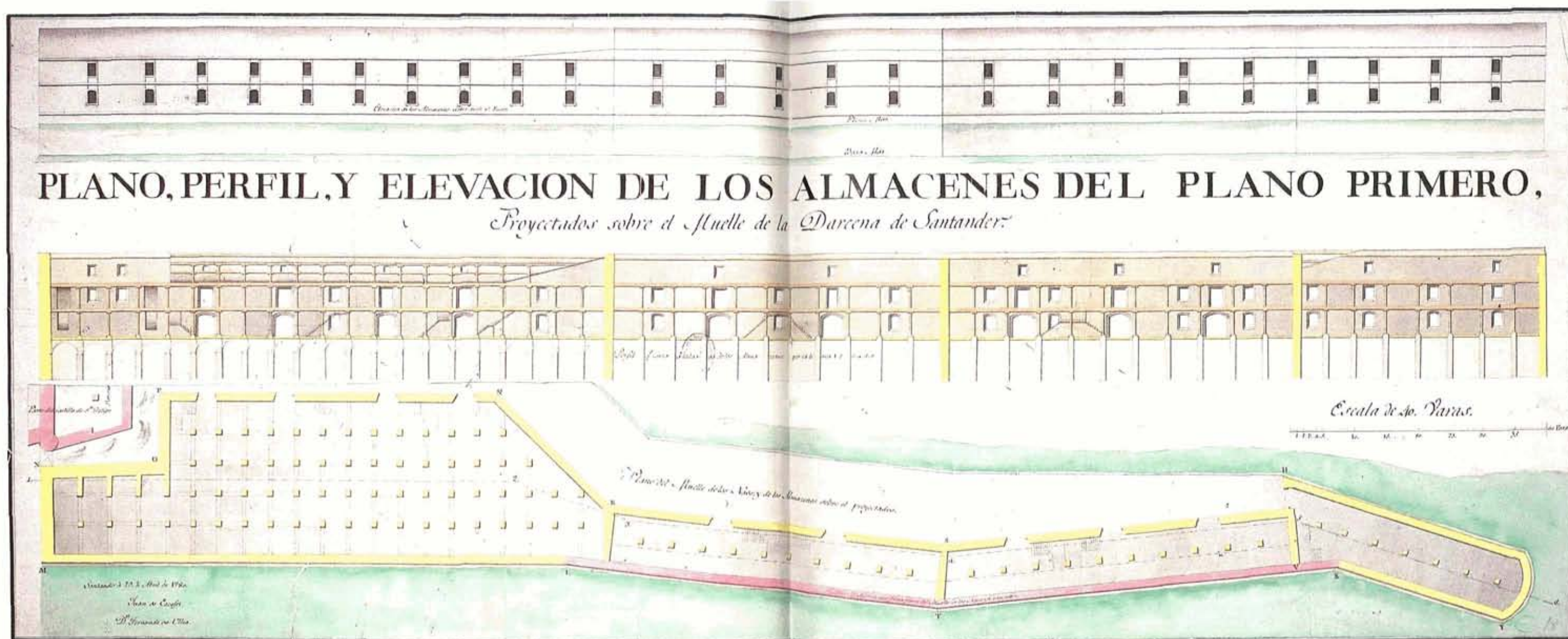
territorial», en «Ciudad y Territorio», octubre-diciembre 1984, núm. 62, págs. 55-64. M. de Pemán: «Santander, punto de embarque para las barinas de Castilla», en «Estudios

Geográficos», IX, Madrid, 1947; y el estudio de Luis Martínez Guitián: «La villa y la ciudad de Santander en el siglo XVIII», Madrid, 1950.

13. T. Martínez Bara: «Santander, de villa a ciudad. Un siglo de esplendor y crisis», Santander, 1984, pág. 63.

14. J. Pozueta, op. cit., pág. 54.





Plano, perfil y elevación de los almacenes del plano primero, Juan Escofet y Fernando de Ulloa. 1780. S.H.M.



puerto se entienda, por primera vez, no ya como puerto pesquero, sino como zona comercial: y será en torno a éste donde se desarrollen las actividades de nuevo orden.

La propuesta de edificación del puerto, en 1763, se vio impulsada por un hecho, aparentemente casual, como fue el incendio de las edificaciones de la calle del Mar, primera línea del arrabal, donde se encontraban las viviendas de pescadores<sup>15</sup>. El incendio tuvo como consecuencia el desmoronamiento de la muralla, pero de manera indirecta potenció la vocación expansiva de la Puebla Nueva que veía limitado su desarrollo por la existencia de un arrabal de pescadores que actuaba como barrera. Destruídas por el incendio ambas murallas (la antigua defensa y el arrabal de pescadores) el Ayuntamiento solicitó la construcción de una dársena nueva que mejorase el conjunto del puerto: el proyecto, que consistía en prolongar hacia el Este la dársena chica, se concibió en 1765 por el ingeniero Francisco Llovet quien definía la propuesta por encargo real<sup>16</sup>.

El proyecto intentaba solucionar los problemas causados por el corto fondo de los muelles: problema fundamental que va a caracterizar todo el desarrollo de la ciudad, el escaso calado del puerto impedía que grandes embarcaciones pudieran abrigrarse en el muelle de las Naos, quedando, por

tanto, atracadas en mitad de la bahía teniendo que mantenerse unidas a tierra mediante cables, transbordándose los géneros de barco a tierra mediante lanchones. Llovet proponía construir una alcantarilla paralela al andén de la ribera, levantando al mismo tiempo un murallón que definiese los nuevos andenes: señalaba, igualmente, la conveniencia de demoler el antiguo muelle del Cai, así como las casas apoyadas en él, o las rampas del puente de la Ribera y del muelle del Largo. Lo más significativo del proyecto es que no se limita tan sólo a organizar, como se le había señalado, la construcción de una dársena nueva sino que propone prolongar hacia el Este el puerto, tomándolo como pretexto para organizar un nuevo espacio urbano, sobre terreno ganado al mar, que destinará tanto a viviendas como a almacenes. Debemos tener presente que en Santander, al igual que en tantas otras ciudades, existía un importante problema de escasez de viviendas, teniendo que vivir muchos comerciantes en posadas: por ello decide actuar en parte de la ciudad (en las proximidades de la puerta de la Rua Chiquita) desde lo que entiende como arranque del Muelle Largo derribando parte de las casas que habían sufrido daños en el incendio de 1763<sup>17</sup>. La propuesta de Llovet (entender el ensanche desde las dimensiones del puerto, supeditando el trazado

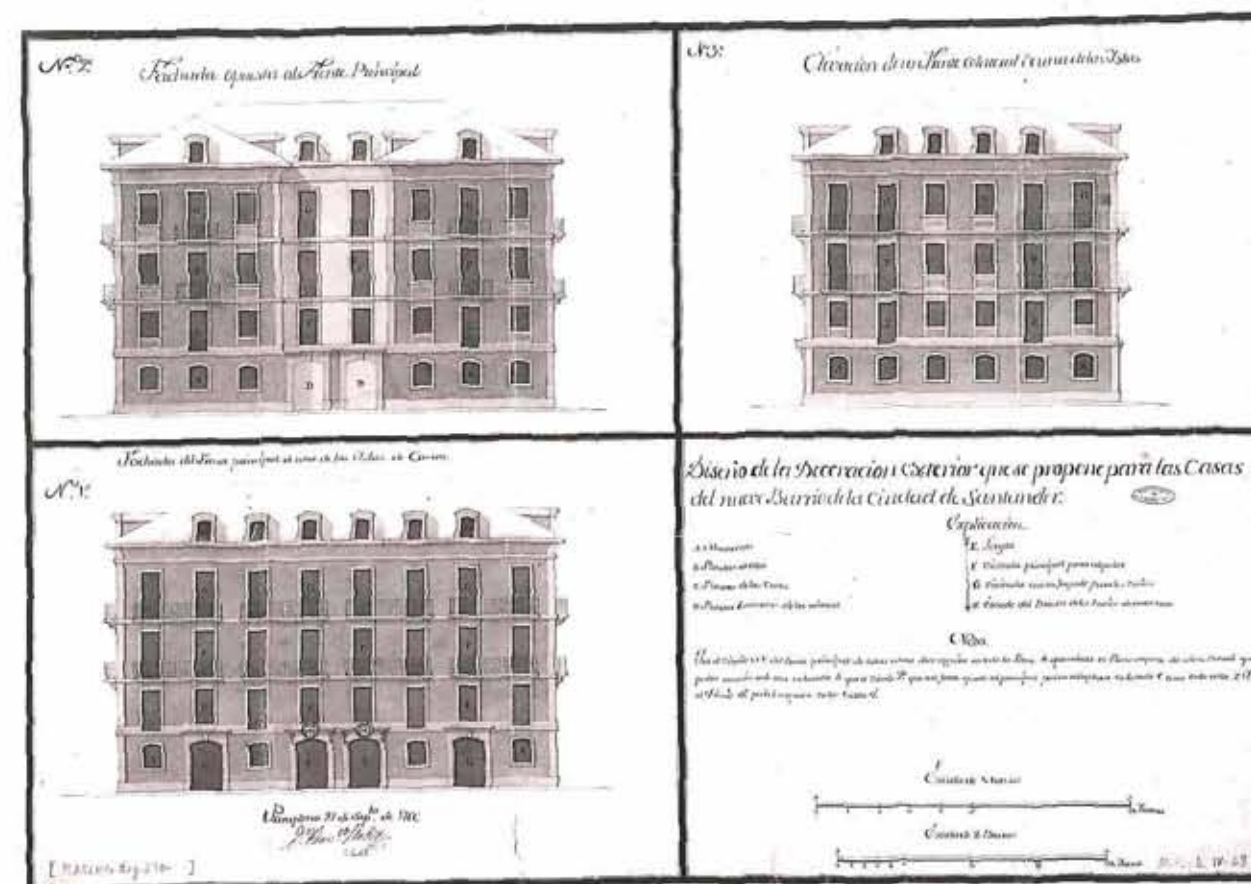
15. Ibid., pág. 57.

16. F. Barrera y Ferrer de la Vega, op. cit., pág. 500, cita un manuscrito de la colección Gallardo *Ventajas del puerto de Santander* firmado por Vicente Tusmets (que se encuentra en la Biblioteca Nacional de Madrid, Mss. 18.225) en el que se comenta no sólo las circunstancias de Santander, sino también la actividad en el astillero de Guarnizo en 1772. F. Barrera da (pág. 495) el texto de la Real Orden de 19 de noviembre de 1765 en la que se señalaba se había pedido al

ingeniero Francisco Llovet la ejecución de una dársena y limpia del puerto, dada la comodidad de carga y descarga de las embarcaciones. Martínez Bara (op. cit., pág. 142) comenta la gran escasez de viviendas existentes en Santander y el hecho que muchos de sus habitantes tuviesen entonces que vivir en posadas. La nueva ciudad social fue concebida entonces como lugar de asentamiento para los nuevos grupos sociales de posaderos y comerciantes, ligados al desarrollo

comercial del pueblo. Ver a este respecto J. Pozueta, *ibid.*, pág. 26.

17. Ver J. Pozueta: *Relaciones e implicaciones...*, op. cit., pág. 26 y J. Pozueta: *Santander el puerto y la ciudad en la historia*, op. cit., pág. 55.



Diseño de la decoración exterior que se propone para las casas del nuevo barrio de la ciudad de Santander. Francisco Llovet, 1766. A.G.S.



Mariano Cortés. Vista del puerto de Santander. s.f. Patrimonio Nacional.



de la ciudad al calado del mismo) se complementa, al año siguiente, cuando presenta dos nuevos planes en los que define ya la trama de la nueva población, configurada por manzanas rectangulares en torno a un sistema de cuatro calles perpendiculares; Llovet especifica la morfología de la manzana, define la existencia de dos calles principales y dos de servicio y señala cómo cada una de las manzanas debe ser ocupada, en el cuarto bajo, por almacenes, mientras que el piso primero lo dispone, todo él, para lonja, señalando que tan sólo el tercero y el cuarto serán viviendas para los habitantes del barrio<sup>18</sup>. Lo más interesante en este caso es que la solución del bloque evidencia un saber arquitectónico poco frecuente puesto que entiende éste como contenedor de funciones, asignando a cada una de las alturas un cometido bien diferenciado. Señala cómo no todas las calles tienen idéntica disposición puesto que tanto la segunda como la cuarta calle paralela al muelle presentarán un retranqueo que configure un patio abierto, igualmente, propone la existencia en los muelles de tres escaleras que debían comunicar y facilitar el posible desembarco de mercancías y almacenaje: por ello, y en función de esta actividad de carga y descarga señala cómo la fachada principal de los bloques al muelle no se organiza desde la función de vivienda, sino que cada una de las grandes manzanas se configuran con cuatro grandes portalones, dos escaleras centrales de acceso para las viviendas y otras dos entradas a las plantas bajas que eran, como he señalado anteriormente, almacenes y lonja.

Aprobado el proyecto en abril de 1766, el propio Llovet indica cómo las cinco manzanas situadas frente al muelle fueron subastadas, estando ya en febrero de 1768 terraplenadas las dos primeras calles del barrio de comerciantes e iniciada la prolongación del Andén de la Ribera<sup>19</sup>, relizándose

al mismo tiempo los cimientos de las otras tres manzanas. Además, en 1767 se habían promulgado unas nuevas ordenanzas de ciudad que servirían, para establecer cuál debía ser la política de embellecimiento en la Puebla Alta, y en la zona antigua de la Puebla Baja, paralela a la configuración de esta nueva ciudad. En 1769 dos de las manzanas llegaban al 2.º piso y otra más llegaba al 3.º, mientras que, en el centro del puerto tan sólo se habían iniciado obras en el caño de la Ribera, en las proximidades del muelle de Las Naos<sup>20</sup>; a partir de este momento los trabajos se jerarquizan y se señala cómo tan importante como finalizar las viviendas es excavar el fondo del puerto, ampliando así el muelle; la necesidad de disponer de nuevos muelles de embarque y de nuevas ensenadas, capaces para más y mayores buques, hacía preciso dragar el puerto así como lo canales de acceso al mismo, al tiempo que también era preciso ampliar la superficie de la nueva población, en un intento de dar cabida a las operaciones comerciales de almacenaje, artesanales e industriales. Por ello (y desde esta idea de las jerarquías de los trabajos) no es extraño que las obras tuvieran que suspenderse momentáneamente puesto que se encontró un fondo rocoso en el puerto que hacía inviable la propuesta de Llovet: como consecuencia de ello, Gaspar Bernardo de Lara propuso un proyecto para excavar la boca del puerto en el sentido este-oeste, evitando así la excavación del fondo rocoso, si bien no fue aceptado. En 1772 Llovet proponía organizar la boca del puerto en la misma posición y anchura, pero menos profunda: evidentemente la ciudad se opuso a las ideas de Llovet por cuanto que comprendían que organizar un puerto de menor profundidad significaba dar cabida a barcos de menor tamaño y por tanto, trastocar el proyecto económico que en aquel momento definían los

comerciantes; por ello se intentó mantener la profundidad que el Rey había aprobado en 1765. Las numerosas polémicas surgen desde el momento en que Sabatini<sup>21</sup>, por encargo del Rey, nombra a Fernando Ulloa y Juan Escofet como ingenieros jefes y directores de las obras del puerto de Santander<sup>22</sup> presentando ambos, el 29 de abril de 1780, dos proyectos distintos sobre las obras a organizar. El primer proyecto de Escofet y Ulloa diseñaba un puerto que se orientaba hacia el interior de la ciudad, intentando recuperar el antiguo espacio portuario, a la vez que satisfacía las aspiraciones de los vecinos: planteaban un muelle en el llamado Largo, con la dirección del canal para facilitar las maniobras, y proponían organizar almacenes en el muelle de Las Naos entendiendo que éstos servirían para resguardar las embarcaciones del viento sur. Y aumentaba el fondo de la dársena en el espacio central y ampliaba el puerto hacia el este prolongando el andén de la Ribera y el muelle de Las Naos.

En el segundo proyecto, Escofet y Ulloa entendían la posibilidad de construir en los andenes del Caño de la Ribera y proponían demoler la rampa del puente, muelles Largo y de Las Naos: este planteamiento les llevaba a cuestionar la propuesta de ciudad definida por Llovet puesto que al entender que sus calles eran estrechas y faltas de ventilación proponían ampliarlas, a excepción de la segunda, uniendo todas las manzanas de 2.ª y 3.ª fila para hacerlas más proporcionadas y ganar el terreno perdido en el ensanche del viario. Pozueta comenta cómo a ésta se añadía la conveniencia de contar con casas más pequeñas, dada la dificultad en encontrar propietarios que aceptasen levantar edificios del tamaño de los tres construidos hasta 1780. Por esa misma razón se establecía que las tres manzanas de la primera fila debían terminarse como las dos

extremas, construyéndose el resto con una altura menos, y concediendo la ciudad el terreno apropiado a las posibilidades de cada vecino, pero obligándoles a guardar la misma proporción en puertas, ventanas y alturas. Por tanto, el nuevo proyecto rompía la unidad morfológica del barrio de los comerciantes al transformar la trama de 15 manzanas rectangulares y permitir diferentes tipos de viviendas.

En el proyecto segundo, el barrio de los comerciantes se plantea pues como un espacio que ocupa una superficie correspondiente a más de la mitad de la ciudad, apareciendo por primera vez la idea de la extensión: al modificar Escofet y Ulla la trama dibujaban una primera línea con once manzanas rectangulares, alternando con el resto dos tipos de edificación: uno, desarrollado en el sentido norte-sur, y otro (de igual dimensión) dispuesto perpendicularmente. La nueva idea tiene como principal objetivo ensanchar las calles del barrio, evitando las posibles incomodidades en la circulación y para ello daban 36 pies a las calles principales y 30 a las secundarias. Tanto en el primero como en el segundo proyecto de Escofet lo que en realidad se discute, en lo referente al ensanche, son las ordenanzas existentes: es cierto que plantean la posibilidad de guardar idénticas proporciones en puertas, ventanas y alturas, si bien critican lo estrechas, lóbregas y faltas de ventilación que resultan las nuevas vías, proponiendo entonces ampliarlas. A consecuencia de ello se abandona por completo la disposición del bloque que había propuesto poco antes Llovet, y, como consecuencia de desaparecer las calles interiores, la propuesta organiza unas supermanzanas desde la voluntad por desarrollarlas en la realidad dado, sobre todo, los grandes costes que implicaba tal operación.

En el primer proyecto de Escofet y Ulloa parece

392

393

18. El proyecto de puerto de Llovet, así como la propuesta de nuevo barrio, con casas para comerciantes, se encuentra en A.G.S., M.P. y D. I-44, marina, leg. 390.

19. «*El diseño de la decoración exterior que se propone para las casas del barrio nuevo de la ciudad de Santander*», firmados por Francisco Llovet con fecha

septiembre de 1766 se encuentran en Simancas, M.P. y D. IV-48, Marina, leg. 390. También el proyecto de las casas de Santander, siempre firmado por Llovet, con

sig. A.G.S., M.P. y D. V-46, Marina, leg. 190.

20. J. Pozueta: *El puerto y la ciudad en la historia*, op. cit., pág. 60.

21. El proyecto de Sabatini, en el que se señala «...Plano en que se manifiesta la disposición que se puede dar al barrio nuevo de la ciudad de Santander, para que sus

calles queden todas de 22 pies de ancho como la ciudad que propone, no se ocupe más terreno con ellas y vengan a la unión de las antiguas y modernas», se

encuentra en A.G.S., M.P. y D. XV-13, Marina, leg. 390.

22. En el Archivo General de Simancas existe una carpeta (M.P. y D. II-61, núm. 390) que dice: «desde el 7 de agosto de 1765 a 31 de diciembre de 1769. Planos del





Plano de la Nueva Población de Santander y de su dársena. Juan Escofet. 1780. S.I.M.

claro que los supuestos higienistas esbozados en otras poblaciones han llegado ahora a los ingenieros militares quienes los asumen y esbozan una propuesta bien distinta a la diseñada por Llovet: fijar la altura de los dos bloques atendiendo precisamente al ancho de las calles significaba adelantarse a las ordenanzas de París de 1783 que especificaban cómo la altura de las viviendas dependía, por número de plantas, del ancho de calle y no, como ocurre en Barcelona, definiendo la altura en base a un número abstracto de pies lo cual fomentaba una cierta picaresca que llevaba a aumentar el número de plantas disminuyendo, por

tanto, la altura de las habitaciones. Por otra parte el segundo proyecto de Escofet y Ulloa definía la existencia de dos plazas: una de ellas se define como charnela que señala la unión del ensanche con la ciudad y la otra, frente al mar, se organiza ante unas escalinatas que debían permitir el acceso al muelle y eran, por tanto, las que permitirían valorar esta plaza no ya desde una perspectiva urbana sino, por el contrario, desde el frente del mar, ofreciendo una imagen al visitante marino y encauzando al mismo tiempo el tráfico de mercancías hacia los diferentes almacenes. Sabatini, a la vista de las dos propuestas, optó por la

primera de ellas, entendiendo que con ésta la dársena quedaba mejor comunicada con la ciudad, recuperándose al mismo tiempo el antiguo puerto. Sin embargo, la ciudad se opuso a la ampliación del puerto hacia el Este y reclamó a Sabatini el aumento a 32 pies en las calles del barrio: rompiendo también con el esquema de Escofet y Ulloa en la ordenanza que fijaba el número de plantas según el ancho de la calle, la ciudad proponía no sólo fijar el ancho de las mismas, sino también el alto de las viviendas con vistas a conseguir «... unas viviendas claras, cómodas y sanas, unas vías transitables para carruajes y almacenes con el debido desahogo». Por

todo ello en 1781 Sabatini remite un informe con un plano que contiene ideas concretas sobre el ensanche de la población o, como él lo denomina, el nuevo barrio: con respecto al viario (problema, evidentemente, de primera magnitud en estos momentos puesto que el mismo se entiende desde el uso que ha de hacerse de la ciudad) definía como convenientes las calles de 32 pies de ancho, lo cual provocaba que tres de las manzanas cuyos cimientos estaban iniciados debían quedar reducidos o imperfectos; para solucionarlo proponía unir dos de las tres casas, dejando las dos extremas de la misma longitud y las intermedias con un tamaño

puerto de Santander y el adelantamiento de sus obras levantadas por Francisco Sabatini». A.G.S., Marina, leg. 390. Existe una carta de Sabatini, dirigida a Múzquiz,

en la que señala como Ulloa y Escofet se encargarán del proyecto y cálculo de la dársena.



distinto. Introducía además una nueva organización en la trama de las 10 manzanas con la cual se producían cinco soluciones distintas: las primitivas proyectadas por Llovet, el formado por la unión de dos de las manzanas; el desarrollado en profundidad por Escofet y Ulloa y un nuevo tipo de manzana, cuadrada, y un último bloque, irregular, que se situaría en la calle del Mar, con la intención de unir las antiguas vías con las modernas. Además, y para agilizar la construcción, Sabatini proponía que se levantarán casas de diferentes tamaños aunque, con vistas a no perder su uniformidad, señalaba la obligatoriedad de guardar el orden en las realizadas en la primera línea, mientras que en el resto podrían alcanzar los 34 pies de altura, «fijándose además que el tamaño de puertas y ventanas fuesen idénticos si bien no las distancias entre ellas al ser éstas más pequeñas». El Rey no aprobó ninguno de los dos proyectos, quedando, en la práctica, suspendidas las obras desde 1770 a pesar de las presiones que realizaron los comerciantes de Santander, quienes solicitaron al Rey la creación de un Consulado en la ciudad ya que el de Burgos, alejado geográficamente del puerto, resultaba lento y costoso en la resolución de los problemas. La creación del Consulado en 1785 irá pues ligada íntimamente a la propuesta de ensanche de la ciudad y constituye el último y

definitivo impulso al comercio de Santander, al recibir éste competencias para proponer planes sobre el puerto, pudiendo contribuir a las obras que lo exigiesen. La transferencia en la competencia que el Estado hará al Consulado, en 1787, sobre la jurisdicción del camino de Reinosa es importante al convertirse éste en instrumento operativo para la realización de obras públicas: su actuación no se hace entonces esperar puesto que no sólo permitirá reparar el camino de Reinosa, sino que crea la Escuela de Náutica, y participa, económicamente, en las obras del puerto: en 1787 contribuye con dos millones de reales al mismo y sus disputas con el Ayuntamiento de Santander se solucionarán en 1792, asignándose al Ayuntamiento las competencias en las obras de los muelles y en la nueva población mientras que al Consulado se remiten las transformaciones en el puerto<sup>23</sup>: por ello, el proyecto unitario concebido en el siglo XVIII fracasa, puesto que ahora son dos administraciones con intereses distintos las que desarrollan una problemática que fue común, y la propuesta de la ciudad se define, a partir de este año, como algo bien alejado de lo que podríamos entender como el ideal ilustrado.

## Valencia y el territorio de sus proximidades

### El Grao y la colonización interior

Recientemente Luis Piñón ha estudiado las transformaciones urbanas que se produjeron en el casco urbano de Valencia en la segunda mitad del siglo XVIII<sup>1</sup>, abriendo una interesante reflexión sobre el conocimiento de aquella realidad al proponer una lectura del hecho urbano desde la propiedad del suelo, partiendo para ello de los datos existentes en los censos de padrón y riqueza de Valencia: su estudio de la realidad va, además, ligado a una reflexión en torno a la política de embellecimiento que se esbozó en aquellos años en la ciudad, señalando, por ejemplo, cómo y por qué los criterios establecidos en las ordenanzas parisinas de 1783, que definían los anchos de vías según su importancia así como la altura de las viviendas, chocaron con los intereses de los propietarios de la ciudad. De manera paralela al estudio de Piñón, e intentando complementarlo en lo posible, entiendo que el problema específico que presenta el urbanismo valenciano de aquellos años radica en que frente a las propuestas de ordenación del *recinto medieval* de la ciudad se produjo también una voluntad por definir la imagen de Valencia desde la ordenación de su *hinterland*. A diferencia de Barcelona (donde la ciudad precisó de un

ensanche vertical en su casco histórico), Tarragona (donde el proyecto de Marina se entendía como alternativa a la ciudad existente), Vitoria, Vigo o Albacete..., la propuesta que se establece para Valencia recuerda más la problemática existente en Cádiz, al entenderse el territorio como prolongación del proyecto urbano de la capital: entiendo por ello que es necesario destacar cómo la expansión comercial valenciana repercutió, por su importancia, no sólo en el embellecimiento de la ciudad sino también en la ordenación de la extensa área que dependía económicamente de la capital del Reino. Ricardo Franch, en su estudio sobre *Crecimiento comercial y enriquecimiento burgués en la Valencia del siglo XVIII*<sup>2</sup> destaca cómo, desde 1784, la expansión comercial de la ciudad fue rotunda, aumentando en años siguientes. Su comercio, que en un primer momento se limitaba al tráfico de lana, derivó poco a poco hacia productos agrarios (arroz y derivados vinícolas) forzando entonces una dependencia de la ciudad con respecto a su entorno que tuvo como consecuencia la necesidad de encauzar el tráfico de mercancías, potenciando tanto las obras del camino hacia Madrid como desarrollando su puerto: y si las obras del camino se realizaron sin problemas, la situación del puerto de Valencia era bien distinta: pequeño, sin fondo, sin infraestructuras o dotaciones y, para colmo, mal

23. F. Barrera y Ferrer de la Vega, op. cit., pág. 576. En diciembre de 1778 se había pedido establecer en Santander un Real Consulado, alegando para fundamentar la creación del mismo «...que entraban cada año en Santander más de 200 navíos de todas las naciones». Así el 25 de noviembre se promulgaba una Real Orden por la que se convertía en realidad lo solicitado y, desde el año siguiente, el Consulado tendría las siguientes misiones: debía estar compuesto por hacendados que tuvieran más de 8.000

pesos sencillos o más en fincas y «heredades fructíferas, de comerciantes por mayor y de mercaderes que tengan igual suma empleada en su giro; de dueños de fábricas del todo o de parte de fábricas considerables y de propietarios de embarcaciones de navegar en los mares de Europa y América, cuyo caudal en ambas clases sea a lo menos de seis mil pesos». «...Ejercería el Consulado las funciones judiciales y administrativas, conociendo todo lo relacinado con el

conocimiento de fallos de pleitos promovidos por asuntos mercantiles». Para favorecer entonces la comunicación de la ciudad con el resto de España, el Consulado —después de haberse ocupado del camino de Reinosa— planteó la necesidad de continuar la carretera hasta Palencia, estableciendo uno nuevo —de Quintanilla de Burgos— si bien los problemas internacionales retrasaron la realización de tal proyecto. También fue tratado (Barrera, op. cit., pág. 487) mercantilmente con 20 plazas

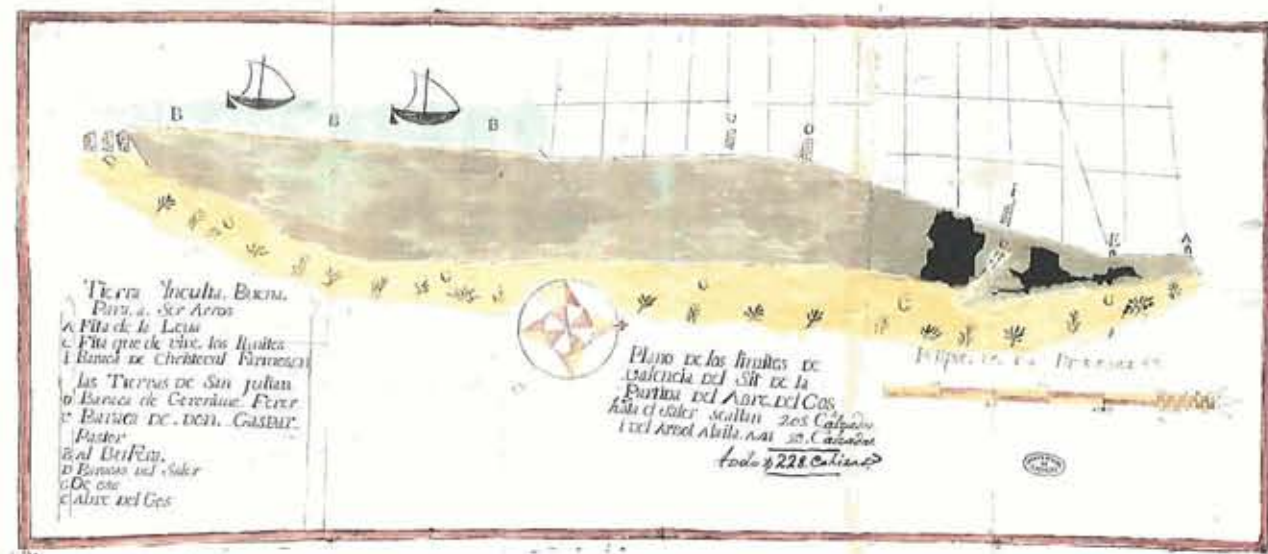
marítimas de las Indias españolas, acabando así las ventajas que tenía Cádiz. Y es entonces cuando el 29 de noviembre de 1785 se funda el Real Consulado de Santander «...para dar mayor extensión en sus muelles y dársenas, aumento de población, surgimiento seguro de embarcaciones y mayor ensanche de comercio».

1. Luis Piñón en su trabajo *Los orígenes de la Valencia Moderna*, Valencia, 1988, estudia la situación en la que se encuentra la ciudad de Valencia en los últimos años del siglo XVIII y comienzos del XIX: parte de un análisis de la propiedad urbana destacando, fundamentalmente las rentas inmobiliarias, concentración de propiedades urbanas, el número de propietarios... Sobre el desarrollo del comercio y el inicio de la industria en Valencia ver V. Martínez Santos: *La sedería de Valencia, 1750-1800*», en *«Moneda y Crédito»*;

núm. 134, 1975, págs. 115-135. Igualmente E. Giral: *«Problemas históricos de la industrialización valenciana»*, en *«Estudios Geográficos»*, núms. 112-113, agosto-noviembre 1968, págs. 369-395. Sobre el aumento de población de Valencia ver F. Bustelo: *«La població en el país Valencià en el segle XVIII»*; en *«Recerques»*, núm. 5, Barcelona, 1975, págs. 73-96.

2. R. Franch: *«Crecimiento comercial y enriquecimiento burgués en la Valencia del siglo XVIII»*, Valencia, 1986, pág. 25.





Plano de los límites de Valencia hasta El Saler. s.f. A.G.S.

comunicado con la Capital, la realidad del tinglado organizado en el Grao no se correspondía con la febril actividad de la región: «...si bien el tráfico de Valencia era escaso debemos entender cómo los pequeños puertos situados a sus alrededores tienen un importante desarrollo: en este sentido Sagunto conoce un crecimiento fiscal próximo al 300 % (entre 1765 y 1792). Vinaroz, un crecimiento de casi 430 % (entre 1764 y 1792), Denia-Jávea (en el mismo período) un crecimiento superior al casi 350 %»<sup>3</sup>.

Parece evidente que es necesario entender la actividad del puerto de Valencia no desde la referencia al Grao sino desde el conjunto de los pequeños puertos del Reino, puesto que las únicas

instalaciones que existían en el puerto valenciano consistían en un embarcadero de madera que periódicamente debía renovarse debido tanto a que ésta era atacada por la carcoma como a que el avance del agua le hacía quedar seco. Por ello, comentando sobre el puerto de Valencia, el barón de Bourgoing señalaba «...las embarcaciones pequeñas quedaban a media legua de la costa y casi nunca se aproximó a esa distancia un navío de tres palos. Hacían los descargos trasladando las mercancías a lanchones que se acercaban a la orilla y eran después remolcados por bueyes hasta la playa»<sup>4</sup>.

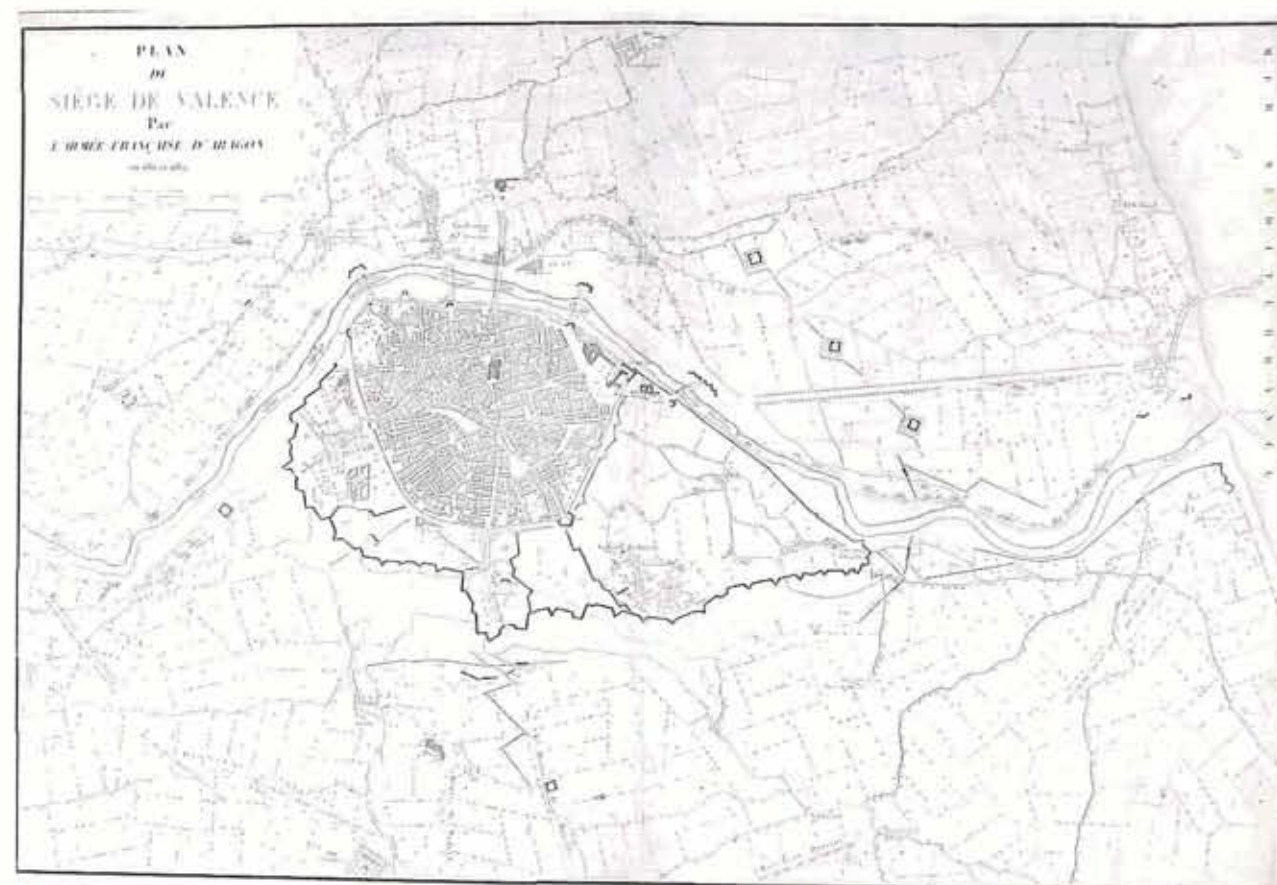
El problema de Valencia era evidente teniendo en cuenta que, si bien los pequeños puertos próximos

3. Ibid., pág. 41.

4. Ibid., pág. 15.

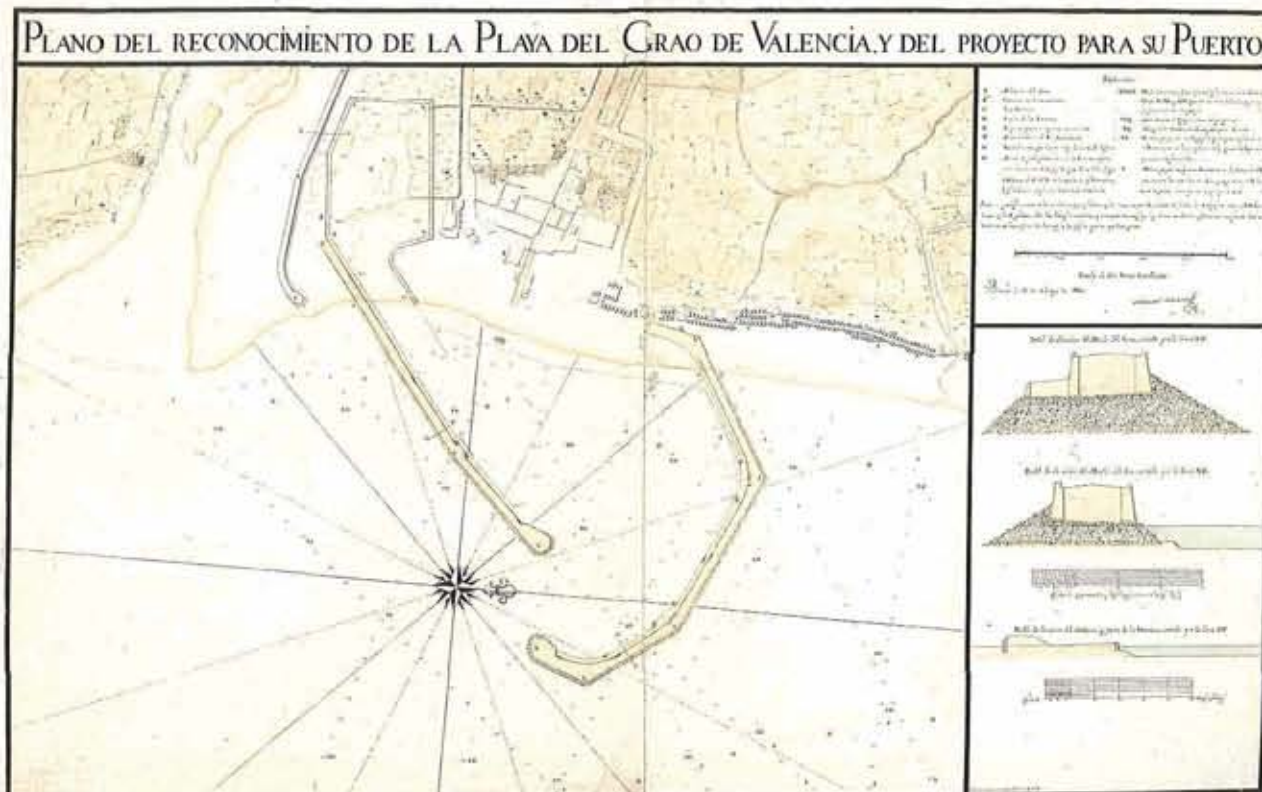


Plano de la ciudad de Valencia y sus nuevas obras de fortificación. 1810. S.G.E.



Plan del asedio de Valencia en 1812. S.G.E.





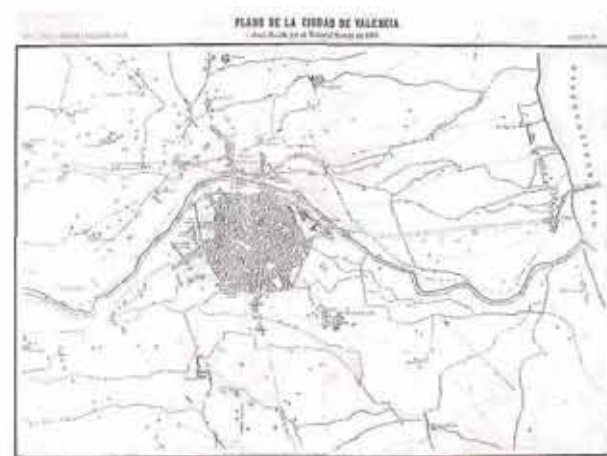
Plano y reconocimiento de la playa y del Grao de Valencia y proyecto para su puerto. Manuel Salomón. 1784. A.M.N.

de manera forzada de la metrópolis lo cual hubiese significado cuestionar el futuro económico de una amplia zona que pertenecía (y retomemos en este punto el trabajo de Piñón) a los propietarios de la ciudad; la segunda opción era mantener (y desarrollar) la situación existente, fomentando las comunicaciones de Valencia con puertos como el de Cullera del que, por ejemplo, Cabanilles destacaba absorbía casi el 82 % del total de la comercialización marítima de las cosechas de arroz<sup>7</sup>.

Desde esta óptica se plantea en Valencia, a partir de 1765, un proyecto que tiende no tanto a modificar la trama medieval de su ciudad como a organizar el territorio, fomentando el aprovechamiento de la Albufera, con vistas a incrementar así el cultivo de arroz. Coherente con esta idea José Pueyo presentó, en aquel año, un proyecto de nueva población en el que, junto a los planos de viviendas para los colonos<sup>8</sup>, delimitaba las zonas a colonizar en las que pretendía cultivar arroz; retomada la propuesta por la Sociedad Económica de Amigos del País, en la convocatoria de premios de 1777 se señalaba como «...preocupada la Sociedad por la necesidad de aumentar la agricultura» se convocaba un concurso para trabajos que estudiaran «...el rompimiento y cultivo de tierras incultas, esguace y seca de lagunas y sitios pantanosos, haciéndolos tierras de labor: destacar haber sacado agua y dar riego en

considerable extensión a tierras que no lo tenían». En esta línea dirigirá de nuevo la Sociedad, años más tarde, una carta a Floridablanca señalándose la conveniencia no sólo de fomentar el cultivo de arroz, sino de disponer una nueva ordenación del territorio, creándose así nuevas poblaciones «...a fin de que no sean excesivos los labradores en las cercanías de la capital»<sup>9</sup>.

Se planteaba, en la carta de Floridablanca, uno de los principales problemas con los que se enfrentaba Valencia: a pesar de los intentos por urbanizar la región ocurría que numerosos labradores, interesados sin duda en la venta de sus productos en la capital del reino, preferían abandonar tierras distantes y aproximar sus cultivos a la propia Valencia: por ello, la Sociedad valenciana de Amigos del País acompañaba en su carta una relación de lugares despoblados existentes en el arzobispado, señalando y aconsejando dónde podrían construirse estas nuevas poblaciones de forma que el riego del Júcar pudiese incrementarse en más de 22.000 hanegadas destinadas al cultivo de arroz<sup>10</sup>. Desde estas fechas aparecen, en las memorias de la Sociedad Económica, proyectos sobre desecación de lagunas y utilización de terrenos *aguaceros*; en los primeros años del siglo el síndico de Succa señalará como los labradores, con licencia de la Junta de Protección del puerto de Valencia, habían sembrado



Plano de la ciudad de Valencia al ser atacada en 1808. S.G.E.

paliaban su deficiente situación, Alicante se había convertido en un importante rival económico al estar dotada de un puerto que competía en actividad con la región valenciana: debido a su importante tráfico, llegó incluso a señalarse como el principal puerto valenciano era... Alicante, «...la segunda ciudad catalana» según cita Roselló<sup>5</sup>. Frente a esta situación se planteó una doble posibilidad: reformar la organización del Grao (opción que pronto se abandonó, puesto que suponía reordenar no sólo el camino de Valencia al puerto, sino organizar además una nueva población y dismantlar la importante infraestructura existente en los otros núcleos) o mejorar el trasvase de mercancías en dirección a Cullera y Vinaroz<sup>6</sup>. Ambas propuestas implicaban una idea sobre el carácter urbano de Valencia: la primera pretendía la imagen de la Capital y, de haberse aceptado, toda la región hubiese dependido

5. Ibid., pág. 26.

6. Ibid., pág. 16.

7. Ibid., pág. 86. A. J. Cabanilles: *Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del reino de Valencia*, Valencia, 1975.

8. De autor anónimo existe en el Archivo General de Simancas un plano de este proyecto «Plano de las barracas de D. José Pueyo con los terrenos donde quiere cultivar arroz, según se señalan lindes de varias personas que se determinan; con detalles de riego», 1765-1767; Archivo General de Simancas, M. P. y D.

XXIX-48, Sec. Hacienda, leg. 847.

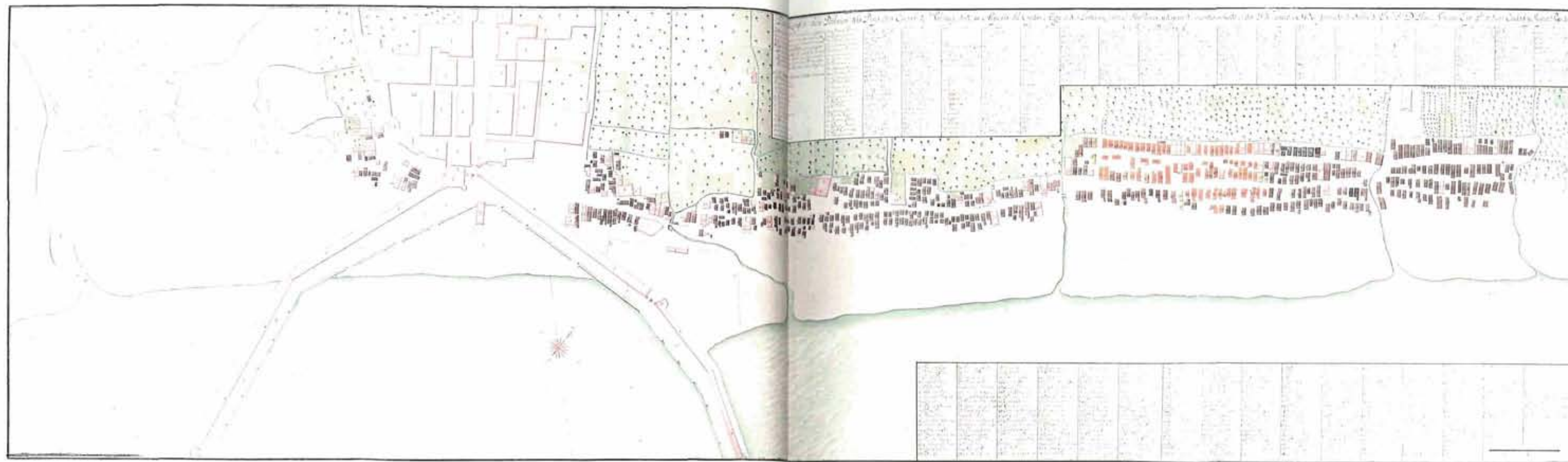
9. «Representación dirigida a S.M. y carta al Conde de Floridablanca sobre la necesidad de crear nuevas poblaciones en el reino, a fin de que no sean excesivos los labradores en las cercanías de la capital. Se acompaña una relación de los lugares despoblados existentes en el Arzobispado de Valencia. Representación de D. Vicente Ignacio Franco e informe y memoria del P. Benito Feliú de San Pedro sobre el mismo asunto», 1792. Real Sociedad

Económica de Amigos del País Valenciano, sig. C-22, II. Agricultura, núm. 4. Sobre el territorio en el País Valenciano interesa ver, igualmente, *Relaciones geográficas, topográficas e históricas del reino de Valencia en el siglo XVIII, a ruego de D. Tomás López* que publicó, en los primeros años del siglo, Vicente Castañeda y Alcobér: 1916-1919, Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos, t. XXXV (1916), págs. 352; t. XXXVI (1917), págs. 42, 224; t. XXXVII (1917), págs. 56, 270; t. XXXVIII (1918), págs. 324, 392;

t. XXXIX (1918), págs. 68, 325; t. XL (1919), pág. 281; t. XLI (1918), págs. 89, 275, 394, 574; t. XLII (1920), págs. 85, 247, 641; t. XLIII (1922), págs. 118, 281, 434; t. XLIV (1923), págs. 99, 265, 363; t. XLV (1924), págs. 244, 336.

10. «Mariano User y Gimparada comunica a Godoy que tenía un plan para extender el riego de agua del Júcar a más de 22.000 hanegadas de tierra, con el fin de incrementar el cultivo del arroz, dando salida a muchas aguas estancadas». Valencia, 30 de septiembre de





Plano geográfico de la población de la playa de la ciudad de Valencia. 1736. B.N.

arroz en terrenos hasta entonces incultos y por Real Orden de 1805 se aceptaban estas ideas sobre el incremento del cultivo del arroz, fomentándose su siembra y cultivo y planteándose, incluso después de la guerra napoleónica, un «Plan de desagüe de los marjales de Almenara» como posibilidad de desarrollar una importante actividad económica. Si el arroz es una de las principales actividades comerciales<sup>11</sup> y, al mismo tiempo, Cullera se había

convertido en el puerto principal de comercio (además de valorar, insisto, Alicante como la segunda ciudad catalana por la importancia de su puerto) debemos entender cómo uno de los proyectos que más preocupó fue unir Cullera con Valencia, concibiéndose entonces la construcción de un canal de navegación. Por ello, en el momento en que Valencia vive su expansión comercial más importante, el Marqués de la Ramana elaboró un

estudio para reacondicionar el puerto de Cullera que se complementaba con el proyecto de un canal de navegación que debía unir esta población con Valencia<sup>12</sup>: en el mismo año Pedro Vicente Gilabert se comprometía a construir el puerto y el canal iniciando, junto con el ingeniero Luis Marquelli, estudios sobre la viabilidad de desarrollar este esquema. Paralelamente a este intento por organizar el

territorio (centrado no sólo en Cullera, sino también en Denia, Jávea, Sagunto o Vinaroz) aparece un proyecto de nueva población en el Grao de Valencia que, entiendo es necesario comentar y estudiar: puesto que por su naturaleza puede inducir a error: sabemos que en 1778 el alcalde, regiones, diputados, síndico procurador general y personero del lugar del Grao suplicaban a la Sociedad Económica de Amigos del País que interpusiera su

1794. A.H.N., Estado, leg. 3.182, núm. 25. Ver, además, «Extracto y juicio de las memorias sobre la desecación de lagunas, por los socios D. Joaquín de Lacroix y D. Pedro Gilabert», 1801, Archivo Real Sociedad Económica de Amigos del País Valenciano, sig. C-35, VI, Memorias, núm. 34. También «Memoria sobre la utilidad de desecar las lagunas y pantanos, terrenos aguaceros de este reino de Valencia... bajo el lema "cernis ud ignavum"», también fechado en 1801 y con sig. en el Archivo de la Real Sociedad

Económica de Amigos del País Valenciano C-35; VI, Memorias, núm. 44. En la misma línea, existe un expediente, remitido por el Síndico de Sueca, en el que lamentaba «que los labradores han sembrado arroz en terrenos hasta entonces incultos, bajo licencia de la Junta de Protección del puerto de Valencia, pagando el cánón señalado para las obras del puerto», de 1804, por los que podemos deducir la importancia que tenía, en esos momentos, la Junta del Puerto. Ver A.H.N., Estado,

leg. 2.928, núm. 83.

11. En el «Semanario de agricultura», de 1805 (núm. 1.385, pág. 193), aparece un interesante estudio sobre el «Cultivo de arroz en Valencia» (ver ILM.M., sig. AH 7-3). Igualmente el «Mercurio» publica, en ese mismo año, una «Real Orden sobre la siembra y cultivo de arroces en el reino de Valencia» (pág. 187; ILM.M., sig. A.M. 35/7). Los proyectos se prolongaron incluso durante los momentos del dominio napoleónico y a la llegada de

Fernando VII continuaron planteándose algunos de ellos: «Propuesta de desagüe de los terrenos pantanosos de Almenara, dedicados en gran parte al cultivo del arroz, a causa de las fiebres terciarias que se vienen padeciendo. Se acompaña un «Plan de desagüe en los Marjales de Almenara», redactado por D. J. P. Figols», que figura también en el Archivo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País Valenciano, sig. C-55, III, Sanidad.

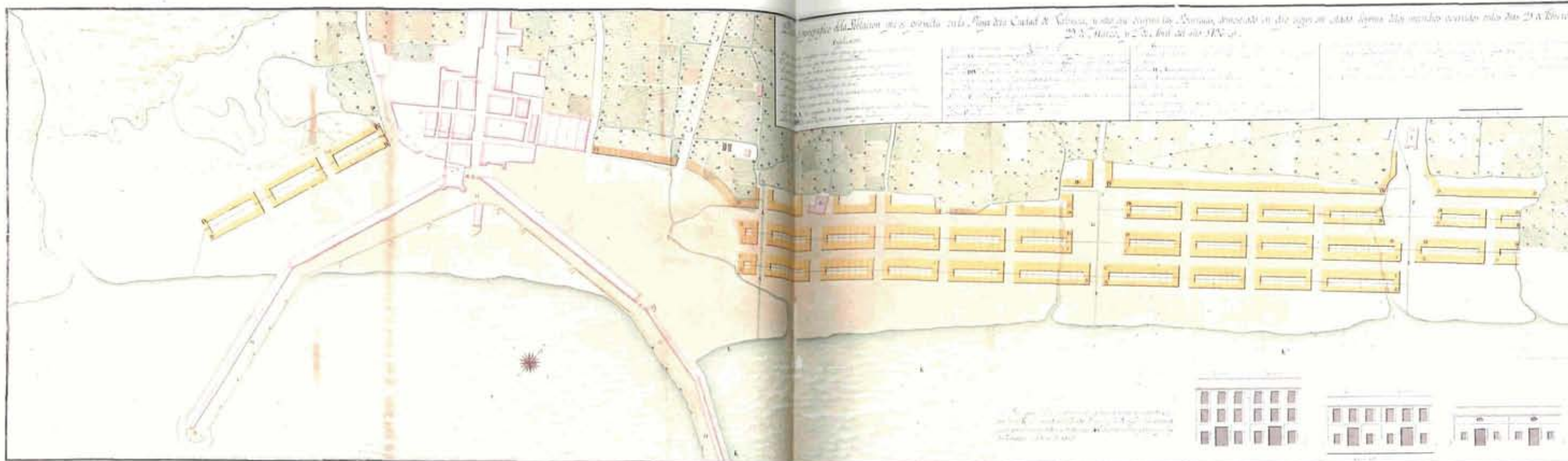
12. «Memorial que remite el Marqués de Romana en el que expone la utilidad y conveniencia de construir un puerto en Valencia, proponiendo como punto moderado Cullera», 12 de junio de 1764, Archivo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País Valenciano, 1783-1819, C-13, Puerto y Canal de Cullera. Ver también «Discurso sobre el proyecto del Marqués de la Romana acerca de la construcción de un puerto en Cullera, y canal de navegación desde éste hasta la ciudad de Valencia», en el mismo archivo,

sig. 1783-1819, C-13, Puerto de Cullera, 1.ª etapa, núm. 2. También la propuesta de Pedro Vicente Gilabert sobre «Construir el puerto de Cullera y canal de navegación a Valencia, si el Estado le ofrece una serie de seguridades que enumera», del mismo año, en el mismo archivo y con sig. similar a la anterior, 1.ª etapa, núm. 3. Al año siguiente el Marqués de Rocroix, Capitán General del ejército comunicaba a la justicia y Ayuntamiento de Cullera la decisión del Rey en favor del proyecto de Pedro Vicente Gilabert, con el

ingeniero Luis Marquelli, sobre la intención de levantar «Plano del proyecto del puerto y canal de navegación». Ver, en el mismo archivo, C-13, Puerto y canal de Cullera, 1.ª etapa, núm. 5. Gilabert había solicitado poco antes al Marqués de Gausa que le acompañase el ingeniero militar D. Luis Martelli en la tarea de perfeccionar el proyecto del puerto. Existe, al margen de los memoriales antes citados, un interesante expediente en la Real Sociedad Económica de Amigos del País Valenciano,

C-13, puerto y canal de Cullera, 1.ª etapa, núm. 4. Domingo Bou publicó, entrado el siglo XIX (1841), una «Memoria histórico-científica del origen, progresos y estado del proyecto del puerto de Cullera y canal de navegación hasta Valencia, con indicación de la navegación del Júcar hasta el río». Valencia, 1781. Entiendo que el proyecto de organización del Canal debe valorarse desde la política de caminos existente en aquellos momentos: consultar, en este sentido, el trabajo citado por





Plano topográfico de la población que se proyecta en la playa de la ciudad de Valencia y sitio que ocupaban las barracas. 1796. B.N.

mediación con fin de que el Rey concediera libertad para pescar a los que practicaban ésta antes que una orden del Comisario de Marina regulara esta actividad, señalando y fijando el número de pescadores y fechas que debían llevarlo a cabo. Es evidente, por el dato, que el Grao era, en aquellas fechas, tan sólo un pequeño poblado de pescadores, ajenos, por su trabajo, al muelle existente: por ello conviene destacar cómo los numerosos proyectos

que se redactan, a lo largo de esos años, sobre la posibilidad de reacondicionar el muelle se conciben independientes y al margen de la situación en la que se encuentra la población y, en este sentido, cuando se encargue a Manuel Salomón un reconocimiento sobre la playa éste estudiará tan sólo el muelle, ignorando por completo la existencia de aquellas barracas. Por ello, cuando en 1793 se esboce la posibilidad de potenciar el muelle, los

propietarios de las zonas agrarias (amparados en una propuesta de la Sociedad Económica de Amigos del País) se dirigirán al Rey con el ruego de posibilitar un camino nuevo entre la ciudad y el Grao, similar al que se estaba construyendo entre Valencia y Madrid: y su propuesta de organizar el Grao debe entenderse desde la voluntad por potenciar una salida a sus mercancías y no desde la voluntad de paliar la situación de aquellos

pescadores que habitaban en las barracas, puesto que los entendían como ajenos a su actividad<sup>13</sup>. En las inmediaciones del muelle, en el Arenal, se extendía un conjunto de barracas que configuraban tres grupos denominados Cabo de Francia, Cabañal y el Cañaveral: uno a continuación del otro, desde la ermita de los Angeles y hasta el muelle, hacia el sur también se había configurado un nuevo núcleo. En febrero de 1796 se produjo un incendio en este

Santos Madrazo de Luis Rigot García «La construcción del camino de Valencia en el siglo XVIII», en «Investigaciones históricas», Valencia, 1979, págs. 175-230.

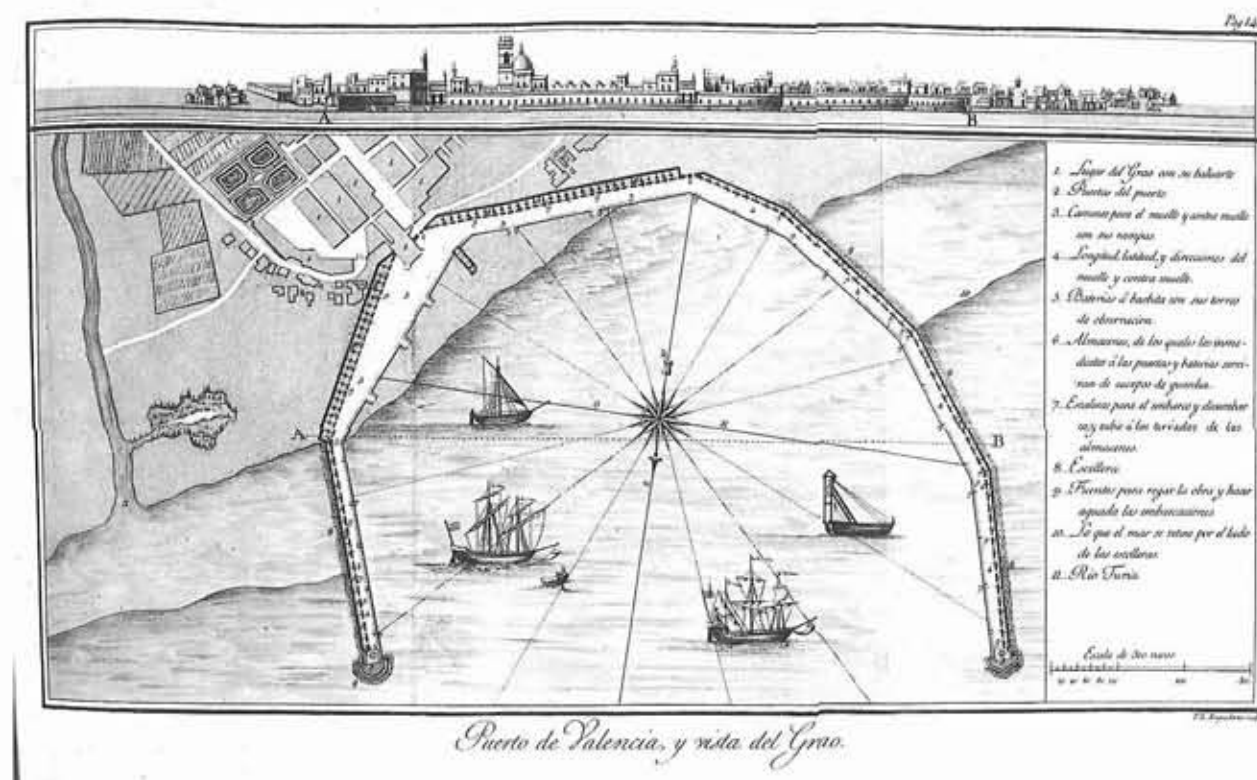
13. Antonio Ulloa: «Noticias de la costa del Grao de Valencia y reflexiones sobre la laguna de la Albufera», Archivo Museo Naval, sig. Mss. 34, doc. 3.º, fol. 60. Ver igualmente, aunque de fecha posterior, la «Representación a la sociedad por parte de D. Juan Pérez acerca de las comunidades de cargadores y descargadores del Grao de Valencia, abogando por la libertad en el ejercicio de ese trabajo», fechado en 1788 y que se encuentra en el Archivo de la Sociedad de Amigos del País Valenciano (sig. C-7; IV, Industria,

Comercio y Navegación núm. 18). También «Memorial del Alcalde, Regiones, Diputados, Síndico Procurador General y Personero del lugar del Grao, suplicando a la sociedad interponga en su mediación a fin de que S.M. conceda libertad para pescar a los que lo practicaban antes de la orden del Comisario de Marina que señalaba el número y tiempo», del mismo año, en el mismo archivo, sig. C-7, IV, Industria, Comercio y Navegación núm. 2. Manuel Salomón efectuó, poco más tarde, un

levantamiento de la playa del Grao de Valencia y formuló un proyecto para su puerto (Archivo Museo Naval, sig. XLVIII-9; XLVII-19 antigua). Señalar, por último, que he encontrado referencia a un escrito que nunca he podido localizar «Descripción del muelle que la Muy Ilustre ciudad de Valencia ha mandado fabricar en la playa, cuya planta ideó Tomás Guelda», fechado en 1786 entiendo que podría aportar importantes novedades por cuanto que identifica al autor del proyecto y se refiere a una

propuesta anterior al incendio de 1796.





Plano del puerto de Valencia y vista del Grao. B.N.

14. «Representación dirigida por la Sociedad solicitando se construya un camino nuevo de la ciudad al Grao, como el que se está construyendo entre Valencia y Madrid», 1793, Archivo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País Valenciano, C-23, III. Varios, núm. 1. Sobre la importancia del Grao ver también «Entradas de naves en el puerto», noticia que aparece en el «Correo Mercantil» de 1793, núm. 248, págs. 15, 95, 36, 76 y 133 del mismo año.

15. «Plano geográfico de la

población de la playa de Valencia... después del incendio acaecido el 31 de febrero de 1796, formado de orden de Luis de Urbina», Biblioteca Nacional, Estampas, Mss. 343. Ver también «Plano topográfico de la población que se proyecta en la playa de Valencia... sitio que ocuparan las barracas...», en la misma Biblioteca Nacional, Mss. 354. Godoy tuvo pronto noticias sobre el proyecto: existe una carta del «Príncipe de la Paz sobre el muelle del Grao de Valencia» fechada en 1797 que se encuentra en el Archivo de la Real Sociedad

Económica de Amigos del País Valenciano (sig. C-27, II, Industria, Comercio y Artes, núm. 4). También del mismo año aparece un informe de Joaquín de Lacroix sobre «Ejecución del proyecto de un canal desde el puerto del Grao hasta las inmediaciones de la ciudad» que he citado anteriormente. Sobre el proyecto de protección introdujo mejoras que se conservan en el Archivo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País Valenciano, C-30, Junta de Comboyes, núm. 36. También, y de 1798, Juan de Langara prevenía a

Francisco de Borja para que «...sin perder tiempo, disponga pase a Sevilla el ingeniero extraordinario D. Mariano de Molina para que sirva en las obras de aquel puerto a las órdenes de Juan Smith», fechadas en 1798. Gracias a esta nota podemos conocer que el autor del puerto de Valencia fue Juan Smith, quien poco más tarde colabóraría en el proyecto de Tarragona. Ver Archivo Museo Naval, Mss. 2.238, doc. 57, fols. 217-218. De las obras, ya concluidas, tenemos noticias gracias a otro expediente que redacta Miguel Miralles en

arrabal que afectó a muchas de ellas, por lo que el Capitán General promovió la idea de una nueva población, pretendiendo sustituir las edificaciones existentes por otras que debían dar una nueva imagen, concibiéndose, entiendo, más como operación de embellecimiento del propio puerto (al reflejar lo que debía ser la nueva línea de mar) que como voluntad de organizar un núcleo de actividad económica definida. Entendida entonces la nueva población del Grao del mismo modo que Milizia señala debían ser las puertas de acceso a la ciudad (más ricas en la fachada que mira al exterior que en la que mira al interior), el proyecto de poblado no será entonces (como algunos han insinuado) una respuesta ilustrada dentro de la voluntad por definir la vivienda del hombre como un telón de fondo (ciudad Potemkin, podría señalar) que ofrece al viajero una muestra de la riqueza de la ciudad de Valencia<sup>14</sup>.

El proyecto de la nueva población del Grao refleja, en mi opinión, la voluntad por ordenar un uso y a existente como era el de los marinos que atendían a las necesidades de la población: se proyectaron entonces tres tipos diferentes de viviendas y la situación de cada una de éstas se organizaba no tanto por manzanas como por calles; en una

primera, la más próxima al mar se proyectaron viviendas para pescadores y marineros, de una planta, de forma que pudieran utilizar la playa «...para componer los artefactos de los pesqueros siendo su coste, sin mucha diferencia, el mismo que tenían las barracas»<sup>15</sup>. En la segunda calle aparecían las casas, de dos plantas, para patrones y marineros «...y algunos pescadores de mayor tráfico, que apetecen la comodidad de la habitación». Por último, y en una tercera calle, se proyectaron las viviendas de aquellos «...vecinos de la ciudad, que para tomar baños de mar y recreo, y que ceden la habitación más baja a pescadores pobres», que contaban con tres plantas. «...Todas las casas tienen vista al mar, corral y huerto, que es lo que principalmente desean estos naturales»<sup>16</sup>. Entiendo entonces que la organización de la nueva población definida en Valencia poco tiene que ver con un proyecto económico: Valencia había llevado su actividad a su territorio, proyectando la estructura de su Puerto desde las necesidades de Cullera. Por ello, la nueva población que se concibe en el Grao es tan sólo la pretensión de embellecer la propia infraestructura, dignificando la imagen de una ciudad que quedaba en el interior y comunicaba con su puerto a través de un paseo con alameda.

1800 y que se encuentra en el Servicio Geográfico del Ejército: Se trata de un plano de las obras, con las direcciones del muelle, caminos, almacenes... sig. AG T. II/C 4/179-180. Por último ver el plano que dibuja Pedro de Ara sobre el puerto y Grao de Valencia. Entiendo que tiene interés por cuanto que dibuja la fortaleza proyectada para defender el muelle, A.H.N., Consejos, núm. 57.

16. La documentación sobre la nueva población en el Grao, según avanza el siglo XIX, es abundante: ver, en este

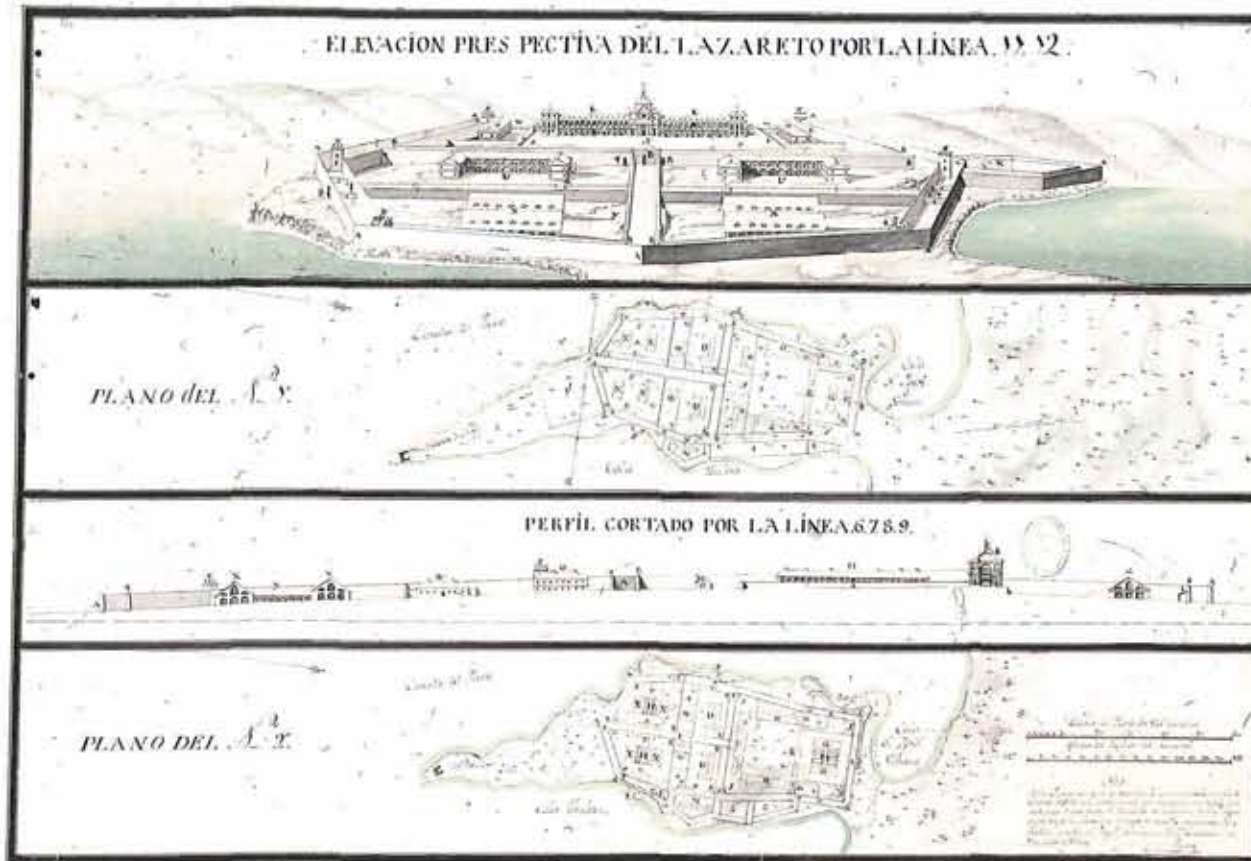
sentido, los planos de las defensas del puerto del Grao de Valencia que se encuentran en el Servicio Histórico Militar (sig. Om 12-27/2529); sobre modificaciones al proyecto de Manuel Miralles ver también la documentación que figura en el Archivo del Museo Naval, fechado en 1802, con sig. E-XLVIII-21, XLVII-38 antiguo. Francisco Borja ofrecía, en 1807, un plano sobre la situación del muelle (Archivo Museo Naval, sig. E-XLVIII-10; XLVII-16 antiguo). También Francisco Catalá levantaba otro plano,

en el mismo año, que se encuentra en el mismo archivo (sig. XLVIII-10).









410 Planta y perspectiva del Lazareto de Mahón. S.H.M.

#### Una investigación sobre la ciudad hospital

«El Lazareto de Mahón», comenta Acosta, «es una obra magna: circundada por una doble muralla exterior de piedra de 7,54 metros de altura, 1,50 de espesor y 1.200 de desarrollo lineal, esta doble muralla separaba entre sí los departamentos de sospechosos, sucios, apestados y daba al conjunto de la construcción un aspecto bizarro y extraño de gran fortaleza, más que de establecimiento sanitario»<sup>1</sup>. Quien se preocupe por el saber médico en la España de la segunda mitad del XVIII conoce cómo junto a una patología basada en la observación del enfermo (la nosotaxia *more botánico*, que «...no se contenta haciendo la descripción general del cardo, nombre dado a muchas especies de plantas, según lo que lo distingue de los demás vegetales, y atiende a los signos y caracteres por los que cada especie se distingue de las demás»<sup>2</sup>), los estudios sobre la higiene cobraron, como he comentado en otro capítulo, singular importancia, reflejándose las opiniones dictadas en cada población por la Junta de Sanidad en ordenanzas de edificación que cambiaron la imagen de la ciudad, trastocando y sustituyendo los términos de ornato y buen gusto por una normativa donde se fijaba, por ejemplo, tanto el ancho de calle (de manera que el aire pudiese circular) como la altura de las edificaciones,

de forma que el sol pudiese entrar en aquellas, saneando y dando vida. Consecuencia del cambio en el saber médico fue la nueva valoración que se produjo en la idea misma de hospital, al asumir el arquitecto la reflexión (comenta la *Enciclopedia*) iniciada por el médico «... un hospital de enfermos es un edificio donde el arquitecto debe subordinar su arte a los criterios del médico; confundir, mezclar distintos enfermos en un mismo lugar es hacer que los unos destruyan a los otros»<sup>3</sup>. El número de hospitales construidos en la segunda mitad del siglo XVIII fue sorprendentemente alto, y para valorar el dato basta con repasar los documentos y planos existentes en los archivos españoles. Pero no sólo se construyeron hospitales sino que, y ello es importante, hubo un cambio en el concepto mismo de hospital al señalarse como éste debía dejar de ser un contenedor de miseria, albergue nocturno de vagos y mendigos, convirtiéndose en un espacio destinado a curar enfermedades. A las críticas formuladas por Villarreal<sup>4</sup> años antes se sumaron las expresadas por la *Enciclopedia* cuando señalaba «es más importante trabajar en prevenir la miseria que multiplicar los asilos para los miserables... En un estado bien gobernado no debe haber más pobres que los nacidos en la indigencia o aquellos otros que caen en esta por accidente, y no puedo dar el nombre de

1. Leopoldo Acosta: *Continuación de la reforma sanitaria en España: el Lazareto de Mahón en 1917*, Madrid, 1917, págs. 6-7.

2. José M. Piñero: *Ciencia y enfermedad en el siglo XIX*, Barcelona, 1985, pág. 9.

3. *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des Sciences des Arts et des Métiers*. París, 1983, pág. 365.

4. Luis S. Granjel: *La Medicina y los médicos en las obras de Torres Villarreal*, Salamanca, 1952, ver, del mismo autor, *La medicina española del siglo XVIII*, Salamanca, 1979. Sobre Prevención de la enfermedad, ver págs. 117-121. Para las críticas sobre el saber de su tiempo ver pág. 29. Ver, igualmente, C. Sambricio: «El Hospital General de Madrid», «Arquitectura», núm. 239, noviembre-diciembre 1982, págs. 44-52.



menesteroso a esos vagos (jóvenes vigorosos, que encuentran en nuestra caridad mal entendida socorro más fácil y considerable de los que encontrarían en el trabajo) que llenan nuestras calles, nuestros templos, nuestros barrios, nuestros caminos, nuestras ciudades y nuestros campos. Dar idéntica condición a los mendigos de profesión que a los verdaderos pobres, ubicándoles juntos en los mismos hospitales, es olvidar que existen todavía tierras incultivadas que es necesario arar, colonias que repoblar, fábricas que sostener y trabajos públicos que continuar... Los hospitales no deben ser lugares temidos por los desgraciados, pero sí el Gobierno debe de ser temido por los vagos... Entre los verdaderos pobres, unos están enfermos y otros están sanos: no existe inconveniente en que las habitaciones de los pobres sanos estén en la ciudad, pero hay varias razones que piden que los enfermos pobres estén alejados de las viviendas de los sanos»<sup>5</sup>. Contrario el pensamiento ilustrado de la imagen del hospital como lugar de residencia de miseria, se propuso incluso la posibilidad de asistir a ciertos enfermos en sus domicilios<sup>6</sup>, sustituyendo así tanto los hospicios como los grandes hospitales por lo que en Francia (después del incendio del Hotel-Dieu de París) se empezaba a entender como arquitectura pavillonaria<sup>7</sup>.

Si el hospital era un equipamiento sanitario de

carácter urbano, donde la problemática de diferenciar vagos de enfermos llevaba a definir el edificio desde los supuestos de un saber médico basado en la observación, también en aquellos años otro equipamiento igualmente sanitario, el lazareto, es puesto en cuestión, y frente a los tinglados preventivos, a menudo provisionales, contra epidemias que existían en los puertos se concibe ahora la idea de un edificio desde las instrucciones del saber médico, capaz de solucionar los problemas de posibles contagios existentes en pasajeros, tripulación y carga de buques provenientes de zonas tocadas por enfermedades. Y coherente con esta actitud, se proyecta situar en Mahón el gran lazareto español.

El lazareto se concibe, en estos años, como un espacio preventivo. En una política económica donde el comercio marítimo con América y el Mediterráneo oriental se tiene por fundamental, donde el crecimiento económico del país se realiza, justamente, en las poblaciones portuarias del litoral cantábrico y de Levante, la posibilidad de una epidemia en Cádiz, Alicante o Barcelona suponía dar al traste con una situación de riqueza y por ello debemos comprender que ciudades como, por ejemplo, Cádiz, precisasen de un lugar donde pudiesen desembarcar pasajeros y mercancías, permaneciendo un tiempo en cuarentena, para ver



Perspectiva del Lazareto de Mahón. Francisco Angulo, 1795. S.H.M.

si se encuentran tocados por la enfermedad; el problema existe no sólo en Cádiz (el puerto más importante de España) sino que era común a las grandes poblaciones mediterráneas puesto que para la Europa manufacturera e importadora, los países del Islam que vertían sobre el Mediterráneo significaban un foco de epidemias al reproducirse y regenerarse estas enfermedades de forma imprevista. Además, en el caso español, ajustada la paz entre España y la regencia argelina en 1785 fueron rescatados numerosos cautivos que, embarcados, llegaron a Alicante, donde no fueron admitidos por proceder de un país apestado, ordenándose que se dirigiesen a Mahón para purgar la correspondiente cuarentena.

Es cierto que en el litoral levantino se habían realizado otros proyectos para edificar lazaretos, y existe información sobre el de Ignacio Sala para construir uno en la gaditana Isla de León, si bien no se llevó a cabo debido tanto a su proximidad con el arsenal de la Carraca como con la población de San Carlos que allí se pensaba organizar. El proyecto de Sala se diferenciaba de otros (los realizados por Barnola, Afanador o Antonio Gaver también en Cádiz<sup>8</sup>, o de los de 1787, en Barcelona<sup>9</sup>, Cartagena<sup>10</sup> o Ferrol), en que abandonaba la posibilidad de construir el lazareto dentro de la ciudad, sin valorar los problemas de contagio que ello suponía: a partir de ese momento se inicia una importante reflexión (como lo prueban tanto los documentos que

5. Ver nota 3.

6. Vicente M. Tercilla: «Disertación sobre las excelencias de los hospitales públicos; ventajas que resultarían de permanecer los enfermos en sus casas», «Memorial Literario», diciembre, 1786, núm. 1319, págs. 425-443. Existe una larga bibliografía sobre cuál era la política a adoptar para los pobres: se habían introducido numerosos artículos franceses y, a su vez, hubo por parte de ensayistas españoles una larga relación de temas. Alguno de los ejemplos pueden ser los

siguientes: Comentario sobre «Essais sur la mendicité...», discurso en el cual se exponen las causas y excesos de los mendigos. «Correo Literario Español», 23 de agosto de 1781, núm. 13, págs. 85-187; Francisco M. Nipho: «Carta IV sobre los medios convenientes de que se valen los ingleses para hacer que los pobres sean útiles para sí y no gravosos para el Estado, y comparación desfavorable para España», «Estafeta de Londres», 1762 y, del mismo autor, «Carta XI, sobre las causas fundamentales de la

actual pobreza de la península». «Correo General», 1763, núm. 1064. «Idea sobre los socorros que conviene dar a los pobres enfermos en una ciudad grande». «Correo Literario Europeo» de 14 de diciembre de 1786, núm. 11, págs. 176-178. «Manera de suprimir a los mendigos, haciéndolos útiles al Estado», «Correo Literario Español», 24 de enero de 1782, núm. 34, págs. 57-58. «Modo de extinguir la mendicidad y modo de socorrer a los mendigos», «Seminario de Agricultura», 1802, núm. 1378,

págs. 143, 264 y 269. Alguna de las soluciones planteadas consistían en organizar escuelas en cada cabeza de partido «De la necesidad de establecer una escuela de agricultura en cada cabeza de partido», en «Seminario de Agricultura», 1803, núm. 1381, págs. 387. Igualmente «Escuelas temporales que se deben de crear para jóvenes», en «Seminario de Agricultura», 1801, núm. 1377, pág. 71. Existe, también, una carta de Floridablanca sobre «Socorros que conviene dar a los pobres enfermos en las poblaciones

grandes», en «Real Sociedad Económica de Amigos del País Valenciano», Reales Ordenes, 1788. Sobre el problema ver el estudio de Ros María Pérez Estévez: «El problema de los vagos en la España del siglo XIX», Madrid, 1976.

7. Paolo Morachiello: «Bruyere, Comacchio e il programma dei lazzeretti in Italia (1805-1823)», en «Casabella», núm. 439, septiembre de 1978, pág. 52.

8. El proyecto de Ignacio Sala, fechado en 1774, se encuentra en el Archivo General de Simancas, M.P. y D., XXI-86. G.M., leg. 3.512. Se proyectaba construir el lazareto sobre la playa de la ensenada del castillo de los Puntos. El proyecto de Barnola era anterior (1756) y se encuentra igualmente en Simancas (A.G.S., M.P. y D., VII-193, G.M., leg. 3.512 y M.P. y D., XXI-85, G.M., leg. 3.512. El proyecto de Pedro Luis Afanador se concibe en 1763 y conocemos el plano: A.G.S., M.P. y D., VII-194, G.M., leg. 3.512. Los dibujos de Antonio

Gaver se plantean para definir el lazareto en la bahía. A.G.S., M.P. y D., XXI-87, G.M., leg. 3.512, están también fechados en 1763. Existe sin embargo, un importante expediente (A.H.N., Consejos, leg. 819 [anterior leg. 417], libro 2.686, núm. 2, fechado en 1783), sobre el posible establecimiento de un lazareto en Cádiz. La propuesta no se llevó a cabo puesto que se decidió instalar el mismo en Mahón.

9. El proyecto de Casa-lazareto en Barcelona aparece fechado en 1783. Ver A.H.N., Estado,

sin catalogar, 9.804 y 981.

10. Francisco Llovet presentó un fuerte en defensa del puerto de Escombreras, en Cartagena, custodiando el lazareto que proponía igualmente en 1766. Ver el Archivo de planos del Servicio Geográfico del Ejército. AG T4/C293. Años más tarde (en 1769) se proyectó construir también un lazareto en la playa de San Julián, en Cartagena. Ver A.G.S., M.P. y D., XIII-56, Marina, leg. 722.



conocemos de Cermeño<sup>11</sup> como las discusiones planteadas en el interior de la Academia de San Fernando y que dieron pie no sólo a memorias teóricas sino a convertir el tema del lazareto en motivo de *Premio*) sobre dónde situar, cómo organizar, cuál debía ser el programa médico y cuáles los accesos al lazareto<sup>12</sup>. El primer debate se planteó sobre la conveniencia de sacar fuera de la ciudad los grandes lazaretos por temor a los contagios que pudiera provocar su proximidad; por ello no prosperaron las propuestas para Barcelona, Cádiz, Cartagena o Ferrol, optándose por llevarlos a las islas del Mediterráneo y debatiéndose sobre si construirlo en Alcudia<sup>13</sup> o Mahón: se ubicó el gran lazareto en esta última debido a su situación geográfica puesto que, en la línea de comercio con Turquía y el Mediterráneo occidental, lógicamente era una primera barrera natural frente al posible contagio de enfermedades ajenas. Pero los lazaretos no se edificaron tan sólo en la costa: hubo propuestas de Marichalar, Ugartemendía y Nolasco Ventura para organizar algunos en la zona norte de Madrid (allí donde Jovellanos comentaba la necesidad de iniciar un Ensanche al tratarse, por tanto, de un área no poblada) y también sabemos que, ante las epidemias de fiebre amarilla de comienzos del siglo, se organizó un conjunto de lazaretos en las vías de

comunicación que unían Cádiz con Madrid: concretamente en Córdoba se dispuso<sup>14</sup>, en séptiembre de 1801, un sistema de sanidad ajustado al programa definido por la Junta de Sanidad de la ciudad cuyas medidas no consistieron sólo en definir distintos cordones sanitarios, sino en establecer lazaretos de observación. Las medidas de precaución iban aparejadas a la definición del espacio arquitectónico y se tomaron las tres disposiciones siguientes: cortar las comunicaciones con los focos de epidemia (Cádiz, puertos de su bahía, Sanlúcar, Jerez o Sevilla) tanto de personas como de géneros que viajasen bien a Córdoba, bien hacia Castilla la Nueva o Extremadura; establecer, en segundo lugar, lazaretos para personas sanas procedentes de dichas zonas y un lazareto o casa-hospital para viajeros con síntoma de enfermedad contagiosa; por último, se establecía, por lo que respecta a los géneros procedentes de los puntos de contagio, que debían ser sometidos a una cuarentena de 15 días en un depósito situado en el exterior del recinto amurallado de Córdoba. También en 1805 la Junta de Sanidad de Córdoba cerró las comunicaciones con Málaga y pueblos cercanos y decidió establecer lazaretos tanto para personas y bestias que vinieran sanas como un lazareto de enfermos (en la casa-hospital de San Antonio Abad), al tiempo que disponía otro lazareto

para cuarentenarios en la huerta del Duende: de ese modo las tres *patentes* se organizaron separadas, distantes entre sí, y cada una de ellas se concibió espacialmente distinta de las demás, consecuencia de aplicar el programa de necesidades a la arquitectura. La elección de Mahón como lugar que albergase el gran lazareto español (con función de atender tanto el comercio americano como el proveniente del Mediterráneo) se debió a varios factores: por Real Orden de 1781 se había ordenado ya tomar precauciones para evitar el contagio de la peste declarada en algunos puertos de Egipto y Argel<sup>15</sup> y la fortuna del lazareto provisional existente en Mahón<sup>16</sup>, instalado en la isla de Colón, originó que Carlos III, por inspiración de Floridablanca, promulgase por Real Orden de 14 de septiembre de 1787 la construcción de un lazareto, eligiéndose la península de San Felipet, situada en la entrada del puerto, con una pequeña ensenada por el levante y la Cala de San Jorge por el poniente, cómo el punto que reunía mejores condiciones. Organizar el lazareto en Mahón no era decisión *ex-novo*: desde 1751 existía en la isla un reglamento de sanidad para regular la cuarentena y Acosta señala cómo durante la dominación inglesa en la isla existió un lazareto en la grada misma de Mahón<sup>17</sup>: (en 1771) «... con el impuesto sobre el anclaje de buques extranjeros fueron construidos, para el oreo de los

géneros contumaces, diez almacenes rejados de reducidas dimensiones en la isla. Del proyecto de Kane lo máximo que se llegó a obtener, y de forma indirecta, fueron los tres edificios que en un principio se realizaron en la isla de la cuarentena y que existieron hasta muy poco antes de inaugurarse el gran lazareto». La construcción del lazareto de Mahón es necesario ligarla a dos hechos que determinan su singularidad frente al resto de los existentes en España en esos años: por una parte, es preciso tener en cuenta la existencia de 16 grandes lazaretos en la Europa mediterránea (2 en Venecia, 1 en Marsella, 2 en Génova, 2 en Malta, 2 en Trieste, 3 en Liborno, 1 en Nápoles, 1 en Corfú, 1 en Zante y 1 en Castell Nuevo) y, al mismo tiempo es preciso entender cómo la inicial polémica sobre la necesidad de supeditar el espacio del hospital al programa médico ha evolucionado en estos años, determinando nuevas soluciones arquitectónicas que no habían aparecido hasta el momento en el resto de los lazaretos españoles<sup>18</sup>. Los lazaretos, en los puertos europeos del Mediterráneo, eran recintos donde los responsables de la salud pública obligaban a personas y mercancías a esperar a que la sospechada enfermedad se manifestase: se aplicaban medidas preventivas tanto a la tripulación como al pasaje o

11. El Documento de Cermeño está fechado entre 1755 y 1766. Se encuentra en el A.G.S. sec. Hacienda, IX (ver Secretaría de Guerra). Fue reseñado en su día en el trabajo de Matilla Tascón, publicado en el Boletín de Arte y Arqueología de Valladolid (1961, núm. 89, pág. 159).

12. La Academia de San Fernando propuso, en distintas ocasiones, el tema del lazareto como Premio. El primero del que tenemos noticias es uno que presenta Francisco Aguado en 1777 y que tipológicamente se aparta del tema aquí valorado (A.S.F., sig.: BA 26/538-39-40). El proyecto más importante que conocemos es, en primer lugar, el que presentó Pedro Nolasco Ventura en Marzo de 1802. (A.S.F., sig.: BA 26-505). En 1805 la Academia propuso, para los Premios de Primera Clase en Arquitectura... «tres lazaretos separados para

Madrid». Entre los proyectos más destacados figura el de Miguel Antonio de Marichalar, fechado el 30 de junio de 1805 (A.S.F., sig.: BA 37/699) y poco más tarde, en 1809, dentro tal vez de la política napoleónica, Fermín Gutiérrez presentó otro importante proyecto de hospital que encaja con las ideas planteadas por los arquitectos de la Academia Francesa.

13. El plano del lazareto para Alcudia fue obra de Gerónimo Benard, fechado en 1787 se encuentra en la sección de Estampas de la Biblioteca Nacional (sig.: M-12 v).

14. Antonio Arjona Castro: *La población de Córdoba en el siglo XIX*, Córdoba, 1979, pág. 28.

15. «Real Orden impresa sobre las precauciones que se han de observar para evitar el contagio de la peste declarada en algunos puertos de... Egipto y Argel». A.M.N., sig.: Manuscritos, Mss. 2244, Miscelánea, doc. 2.1, fols. 1-2.

16. Gonçal López Nadal: «La sanidad marítima menorquina anterior al funcionamiento del lazareto de Mahón», en *El Doctor Orfila. Toxicología y medicina legal. El Lazareto. Fundación de Carlos III en Mahón*. Madrid, 1987, págs. 73-108.

17. López Nadal. Op. cit., pág. 97. Acosta estudió detenidamente (pág. 136) la situación del lazareto antes de las grandes obras de 1783 y detalla entonces qué era la isla de la cuarentena, qué la isleta y qué, por último, el lazareto provisional que se estableció en el convento de San Francisco de Ciudadela. Acosta citaba (pág. 26) como el lazareto de la isleta «... en 1785 se le agregaron habitaciones para pasajeros, resultando un edificio simétrico de 70,40 metros de largo por 6,75 metros de ancho, que además de los 10

pequeños almacenes tenía tres casas pequeñas para pasajeros, una en el centro y las otras dos en ambos extremos. Posteriormente se levantó otro edificio de 44,40 metros de longitud, por 22,70 metros de anchura, formado en su interior por 8 almacenes de gran capacidad. Hay además una casa de 12,80 metros de largo por 7,75 metros de ancho con piso alto; dos cisternas y pozo».

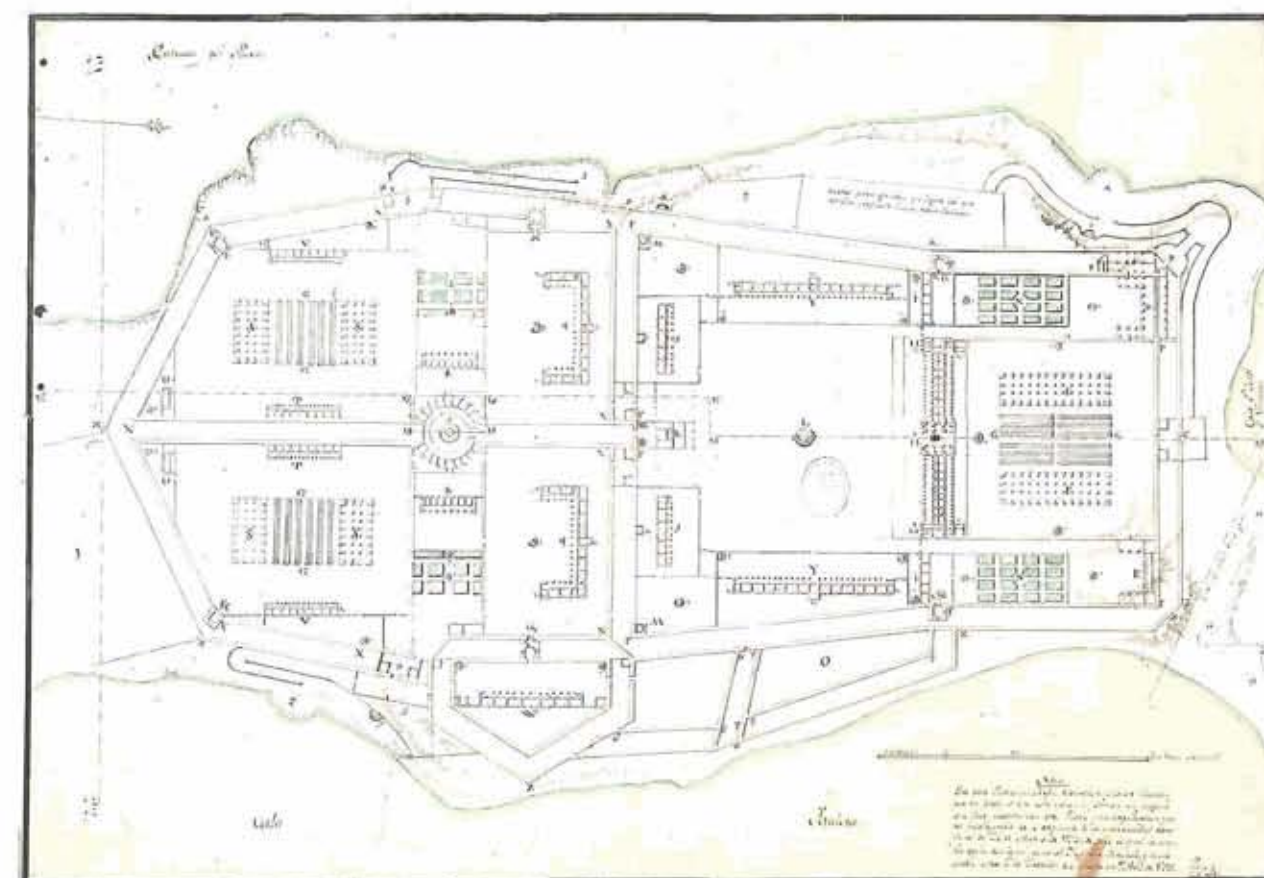
18. López Nadal, op. cit., pág. 83 da bibliografía sobre los lazaretos marseleses e italianos. Ver, igualmente, el estudio de Moracchiello antes citado (pág. 59, nota 4).



carga, produciéndose un amplio debate sobre higiene y salud pública que se establece en la sociedad de manera general al margen del problema concreto y específico de la validez médica del lazareto. Lo que se cuestiona en el lazareto (siguiendo la referencia planteada por Foucault<sup>19</sup>) es el dominio médico sobre el espacio y ello se debe, fundamentalmente, a que este dominio es algo no conocido y, por tanto, difícil de reformar o sustituir: interesa, en este sentido, comparar y contrastar el programa de necesidades establecido en el lazareto de Mahón con la relación que da Acosta sobre el lazareto provisional situado en Mahón, en la isla de Colón, en 1787: «9 tiendas o barracas capaces de 15 a 30 personas cada una, para los sanos; una barraca para el capitán del buque— el capellán y un cadete; una barraca para las mujeres; una casa (que ya existía) para el médico, cirujano y boticario; una casa, dividida, para saumerios y hospital de enfermedades muy comunes; un horno donde se conservaba la cal viva para los enterramientos; tienda-hospital para convalecientes sopechosos; otra para contagiados; otra para calenturas ordinarias o males conocidos; una barrera para ventilar y purificar las ropas; una casa de madera para “los facultativos en urgencia”; casa para los enterradores, casa para los guardas y pozo de agua»<sup>20</sup>.

Interesa destacar, para comprender la organización y

función del lazareto de Mahón, un dato aparentemente menor como es la *plantilla de empleados de la Junta de Sanidad del lazareto de Mahón* que define el reglamento de 1847 y en el cual se observa que de los 19 empleados existentes tan sólo figuraba un médico y un cirujano, siendo los demás guardas, alcaide, teniente, capellán, porteros...<sup>21</sup>. El dispositivo sanitario no se entiende entonces como lugar donde los enfermos deben ser cuidados, apenas existen médicos, y es sólo un recinto donde se procura (por ello la importancia de los guardas y de las torres de vigilancia) que los situados en una de las áreas o *patentes* no entren en contacto con los establecidos en otros recintos. He señalado ya de qué manera se entiende el saber médico del momento, desde supuestos esencialmente nosológicos o, lo que es lo mismo, tendentes a clasificar las enfermedades en especies. El objetivo de la definición del espacio hospitalario era sencillo: al hospital de asistencia y reclusión se oponía otro concebido como lugar de estancia, proyectado desde otras necesidades, si la discusión en el hospital se centraba en sí organizar o no una distribución por pabellones, con grandes salas para enfermos, el programa del lazareto define aspectos tan distintos como el modo en que deben atracar los barcos, según el contacto que hubiesen tenido con algún agente enfermo; cómo disponer las



Planta del Lazareto de Mahón. Manuel Pueyo. 1795. S.H.M.

19. M. Foucault: *Histoire de la Folie*, París, 1963; *Naissance de la clinique*, París, 1963. Las reflexiones de Foucault sobre el espacio de la clínica han sido desarrolladas, fundamentalmente, en los últimos años por Bruno Fortier. Interesa consultar al respecto *La Politique de l'Espace Parisien (à la fin de l'Ancien Régime)*, Corda, 1975, realizado por B. Barret-Kriegel, F. Beguin, B. Fortier, D. Friedmann y A. Monchablon; y *Politiques de l'Habitat (1800-1850)*, Corda, 1977. De aquellos trabajos se publicaron posteriormente

dos importantes textos: *Les Machines à Guerre*, Lieja, 1979 y posteriormente hubo una reflexión paralela en *Le Macabre Imperfette*, Roma, 1980.

20. Acosta, op. cit., pág. 137.

21. Ibid., págs. 146-147.

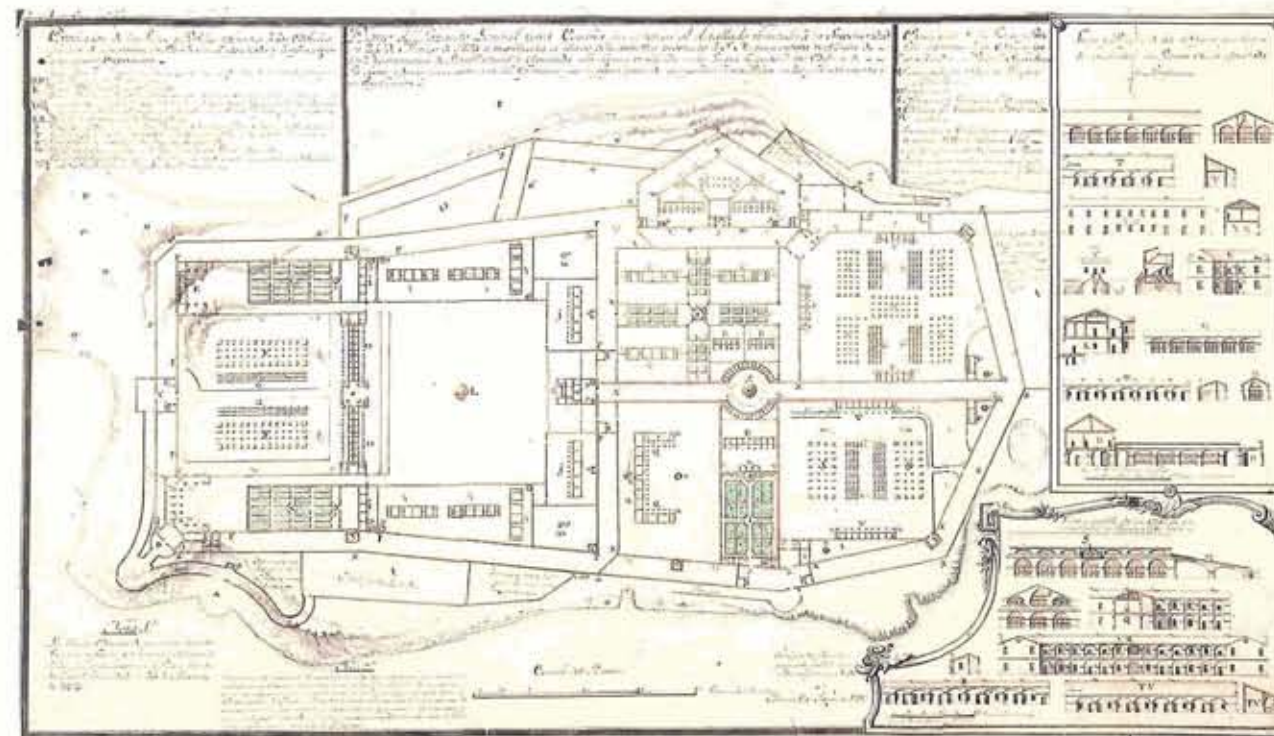


mercancías, una vez desembarcadas, en grandes depósitos abiertos; cómo organizar las tres *patentes*, definiendo un tipo de vivienda diferente según se destinase al capitán del buque, pasajeros o tripulación; cómo organizar las enfermerías para cada patente, los huertos, jardines... Lo que parece claro es que el proyecto de lazareto poco tiene que ver con una actuación singular de arquitectura y la complejidad del programa hace pensar en un proyecto de ciudad-servicio, adoptando el término definido en su día por Georges Teyssot y Paolo Moracchiello.

Un hecho fundamental en el nuevo programa era la compartimentación entre las diferentes *patentes* del conjunto, buscando no sólo evitar que los enfermos entrasen en contacto entre sí, sino y sobre todo, buscando que las corrientes de aire limpiasen el aire contaminado. Se partía, al adoptar estos criterios, de las reflexiones publicadas por el inglés Howard<sup>22</sup>, en 1773, consecuencia de una vasta encuesta sobre el estado de cárceles, lazaretos y establecimientos penitenciarios centrando su estudio, principalmente, en la situación de los lazaretos de Marsella, Génova, Liborno, Nápoles, Malta, Zante, Levante y Venecia, analizando en un apéndice aspectos tan concretos como de qué manera debía recibirse a los capitanes de barco que venían de lugares sospechosos; cuál debía ser la cuarentena de

los pasajeros y cómo desembarcar las mercancías y transportarlas al lazareto; de qué forma organizar su purificación; sobre la necesidad de establecer un reglamento y un plan estricto para el lazareto.... De manera constante, en todas estas cuestiones existía una preocupación por un tema específico y concreto: el papel que jugaba el aire alrededor del enfermo y si éste podía haber enfermado tan sólo por entrar en contacto con aquél; o, lo que es lo mismo, si el aire podía ser entonces foco de difusión de epidemias.

Las dudas de Howard abarcaban cuestiones tales como, por ejemplo, en qué medida los trajes infectados o el contacto con objetos pestilentes podían producir la enfermedad; pero en realidad el problema se centraba en dos aspectos que eran saber cómo se producía el contagio y, en segundo lugar, conocer el tiempo que tardaba, una vez producido el mismo, en aparecer la enfermedad. Desde el saber médico se delineaba una certeza, esbozada ya en la voz *Air* de la *Enciclopedia Metódica* cuando señala, hablando de las epidemias, como éstas eran «miasmes dont l'air est le vehicule»<sup>23</sup>. El aire se considera medio de transmisión de la enfermedad y por ello, junto a «análisis químicos de la calidad del aire en las dos cárceles de Madrid» se traducen, de los *Extractos de los anales de Artes y Manufacturas de París* las



Plano general del Lazareto de Mahón. Manuel Pueyo. 1794. S.I.L.M.

observaciones sobre los métodos empleados para renovar el aire en los hospitales<sup>24</sup>. Se conciben máquinas para renovar el aire en las salas de enfermos, con vistas a mantener sus propiedades, y ello conduce a que cada espacio se considere autónomo, estanco, con lo que las salas, aulas o almacenes se entienden como islas para el enfermo<sup>25</sup>. Se dispersa más para separar que para alejar: una sala de enfermos debe quedar aislada de cualquier otra construcción, de manera que sus muros estén continuamente expuestos a los vientos y a las corrientes de aire que alejen la humedad; es necesario, se insistirá, que las salas estén abiertas

por todos los lados para que así los vientos puedan entrar y para que se pueda tanto calentar como refrescar, manteniendo siempre la corriente necesaria para la conservación de un aire que se corrompe sin cesar. Existía pues la convicción de que todo lo corrupto podía ser regenerado y en este sentido, en los últimos años del siglo y comienzos del XIX existe una importante bibliografía sobre cómo renovar la atmósfera infectada. Las referencias no se establecen sólo al texto de Howard, publicados sus libros, existen referencias a su trabajo sobre el «Estado de las prisiones y hospitales extranjeros» en algunos periódicos, por

22. J. Howard, «An Account of the principal lazarettos in Europe, with various papers relative to the plague together with further observations on some foreign prisons and hospitals, and additional remarks on the present state of those in Great Britain and Ireland», Londres, 1789. En *Les Machines à Guérir* existe, págs. 51-58, una interesante cronología sobre la evolución y el problema de los hospitales en la Europa de aquellos años.

23. P. Moracchiello, op. cit., pág. 59, nota 22, ver la «Voce Air», en la «Enciclopedia Metódica...», pág. 560.

24. «Análisis químico de la calidad del aire de las dos cárceles de Madrid», en «El Mercurio», diciembre de 1790, pág. 713 y siguientes; ver, igualmente «Observaciones sobre los métodos empleados para renovar el aire en hospitales, Extracto de los Anales de Artes y Manufacturas de París núm. 39», en «El Mercurio», 1805, pág. 192.

25. «Invención de una máquina para refrescar los aposentos», en «El Mercurio», 1804, págs. 364-367. Existen, igualmente, diseños de

algunas de estas máquinas que se encuentran en Simancas: ver Enrique Falc, «Diseños de un instrumento para coagular el aire y convertirle en agua dulce y de un edificio para sanitarlo purificado», en A.G.S., M.P. y D., XXXIX-60. Secretaría de Hacienda, leg. 1.270. Ver igualmente «Sobre los inconvenientes de los hospitales grandes», en «Seminario de Agricultura», 1804, núm. 1.382, pág. 240; «Sobre los grandes problemas de los hospitales en Francia», en «Correo Literario Europeo», 16 de noviembre

de 1786, núm. 7, págs. 101-103. Ver, igualmente, Valentín Martínez de la Piscina: «De la situación de los hospitales de una corte y de lo que deberá tener presente para ser cómodo uso, ventilación y aislar las enfermedades contagiosas», Madrid, 1831. Academia de San Fernando, Biblioteca, sig. 311-11/3.

26. «El estado de las prisiones de Inglaterra y Principado de Gales, y en el que se da noticia también de las prisiones y hospitales extranjeros por Juan

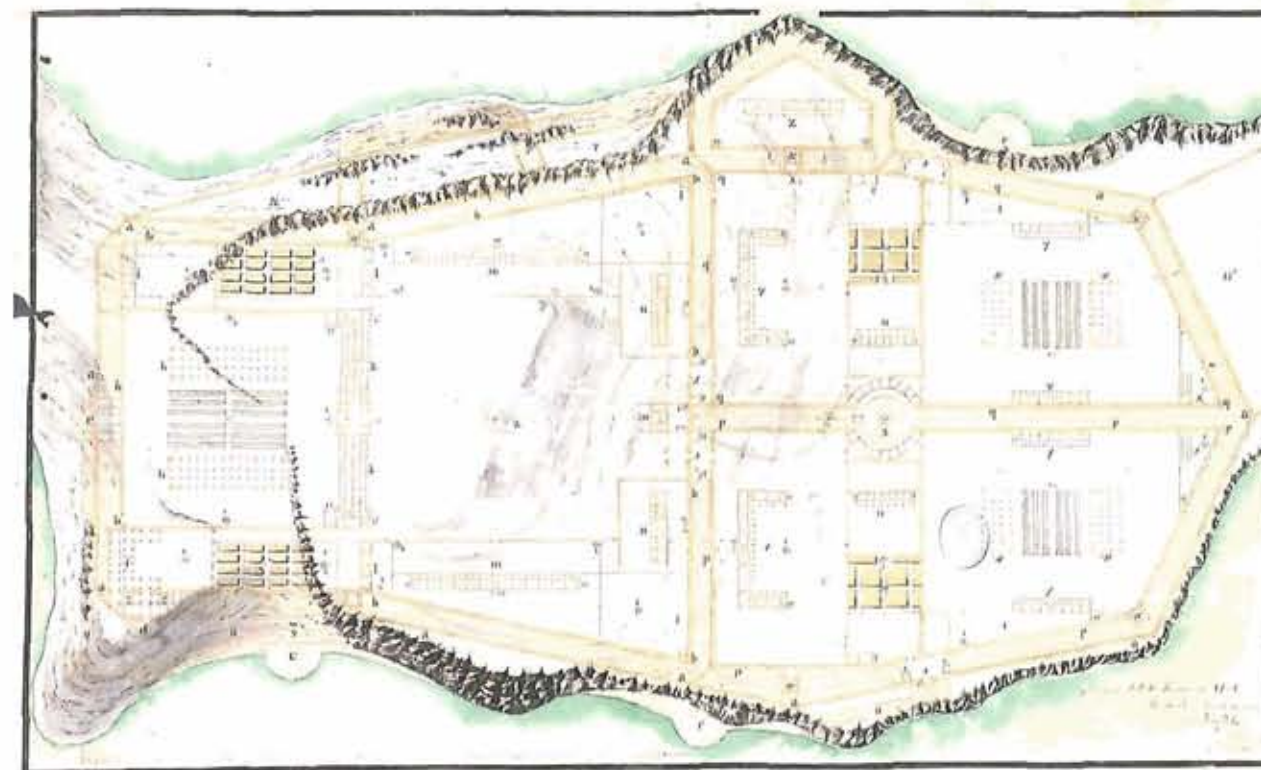
Howard», en «Correo Literario Español», 14 de marzo de 1782, núm. 41, págs. 165-166. Entiendo que la referencia es importante por cuanto que es uno de los pocos testimonios que conozco sobre la difusión en España de las ideas de Howard. Interesa también ver «Discursos sobre las obras públicas (hospitales y hospicios)», en «El Censor», Discurso LXXVIII, 1784, núm. 319, págs. 183-198.



ejemplo en el «*Correo Literario Europeo*»<sup>26</sup>, sino que se difundieron los textos de Iberti, las Memorias de la Academia de París<sup>27</sup>, Foronda tradujo el estudio de Poyet, se divulgaron estudios sobre cómo combatir la fiebre amarilla<sup>28</sup>, sobre cómo habilitar salas especiales en los hospitales para la lucha contra la viruela<sup>29</sup> o, por lo mismo, se difundió la polémica iniciada en Francia sobre la inconveniencia de los hospitales grandes y las ventajas de los hospitales pequeños. En este sentido y como ejemplo, el estudio del gran hospital de Barcelona que se quiso construir en 1803, refleja de qué manera y en qué sentido cambió, en la España de aquellos años, el concepto de hospital. En 1803 el entonces Intendente del ejército de Cataluña, Blas Aranza, se dirigía a la Academia de San Fernando<sup>30</sup> pidiendo opinión sobre un hospital para 4.000 personas que se pensaba organizar en aquella ciudad: solicitaba que la Academia estudiase, en primer lugar, la propia conveniencia del proyecto y, en caso de considerarlo adecuado, rogaba a la Corporación que le asignase uno de sus académicos como responsable del proyecto; la Academia designa a Guillermo Casanova quien, en esos años, figura como arquitecto responsable de las obras del lazareto de Mahón y éste señala desde el principio (dentro de los conceptos sobre higiene que formula en Madrid, por ejemplo, la Junta de Sanidad del

Colegio de Cirugía) como resulta más coherente construir cuatro hospitales para 1.000 personas que uno sólo para 4.000. Apoya sus argumentos no sólo citando las opiniones de la Junta de Sanidad sino también los estudios de Necker sobre los gastos de mantenimiento en los grandes y pequeños hospitales, en los que se demostraba cómo el coste por enfermo del primero superaba las cinco unidades económicas, mientras que en uno pequeño apenas sí llegaba a dos. Argumentar citando a Necker suponía conocer los «*Rapports des Commissaires chargés par l'Académie de l'examen du projet d'un nouvel hôtel Dieu*»<sup>31</sup> y, en este sentido parece claro pensar que la discusión sobre la organización de las salas y la distribución de los enfermos en las mismas es consecuencia de la nueva función que ahora debe desempeñar un hospital en ciudad.

Si en un principio Casanova, frente a la idea de un hospital para 4.000 enfermos, comentaba las ventajas de construir cuatro pequeños de 1.000 cada uno, cuando se enfrenta ya al tema específico señalará cómo, en su opinión, lo primero que debe hacerse es definir el tipo de hospital, consultando con la Junta de Sanidad y, tras haberse decidido el número de pacientes, organiza tres pabellones, de doble planta, cada uno de los cuales con tres salas de 40 enfermos. «...Les deux moitiés de cet hospital sont



Planta del Lazareto de Mahón. Francisco Angulo. 1786. S.H.M.

semblables» comentaba el *Troisième rapport des Commissaires* «... et en décrivant l'un on décrit l'autre... les pavillons de chaque côté sont semblables, il suffira d'en décrire un»<sup>32</sup>. Salas idénticas en cuanto a su función, independientes y estancas, como ya he señalado, unas de otras «...Pour se former une idée de l'hospital que je propose, il faut s'en représenter les différentes salles comme entièrement isolées et rangées comme les tentes d'un champ... Par cette disposition, chaque salle est comme une espèce d'île dans l'air, environnée d'un volume considérable de ce fluide que les vents pourront emporter et renouveler

facilement par la libre circulation qu'ils auront tout autour» había comentado Leroy en su *Precis d'un ouvrage sur les hôpitaux*<sup>33</sup>, publicado como Memoria de la Academia de Ciencias de París en 1787. Las salas que define Casanova reflejan las ideas anteriores (cita, expresamente, el ejemplo del Hotel-Dieu de París): rectangulares, tendrían 20 enfermos a cada lado con el fin de facilitar la ventilación.

Su propuesta, aplaudida por la Academia, contrasta con la esbozada por el Intendente de Barcelona y, lo que es más importante, él mismo señala, estudia y compara, el programa de necesidades propuesto

27. J. S. Bailly: «*Rapports des Commissaires chargés par l'Académie de l'examen du projet d'un nouvel hôtel-Dieu*», por Bailly, Coulomb, Darcet, Daubenton, Laplace, Lassonne, Lavoisier, Tenon, Tillet. *Histoire et Mémoires de l'Académie Royale des Sciences*, 1785. J. S. Bailly: «*Deuxième et troisième rapport des Commissaires chargés par l'Académie des projets relatifs à l'établissement de quatre hôpitaux*», por Bailly, Coulomb, Darcet, Daubenton, Laplace, Lassonne, Lavoisier, Tenon, Tillet; *Histoire et*

*Mémoires de l'Acad. Royale des Sciences*, 1786. C.P. Couqueau: *Essais sur l'établissement des hôpitaux dans les grandes villes*, París, 1787. Iberti: *Observations générales sur les hôpitaux suivies d'un projet d'hôpital*, Londres, 1788.

28. José M.<sup>a</sup> Chacón: *Noticia de la fiebre amarilla producida en Cádiz en 1800 y remedios usados para ella*, en A.M.N., sig.: Mss. 582.

29. La literatura sobre la vacuna de Gener es abundante y por ello no entro

en el tema: si entiendo que sería interesante analizar como el problema del hospital se trata en el caso americano, Conviene entonces consultar la «*Circular para que se destinen en Indias salas especiales en los hospitales para la conservación de la vacuna contra la viruela*», 1804. Academia de la Historia, Fondo Mata Linares, T. IV, núm. 10.445.

30. Academia de San Fernando. Archivo 2-29-5.

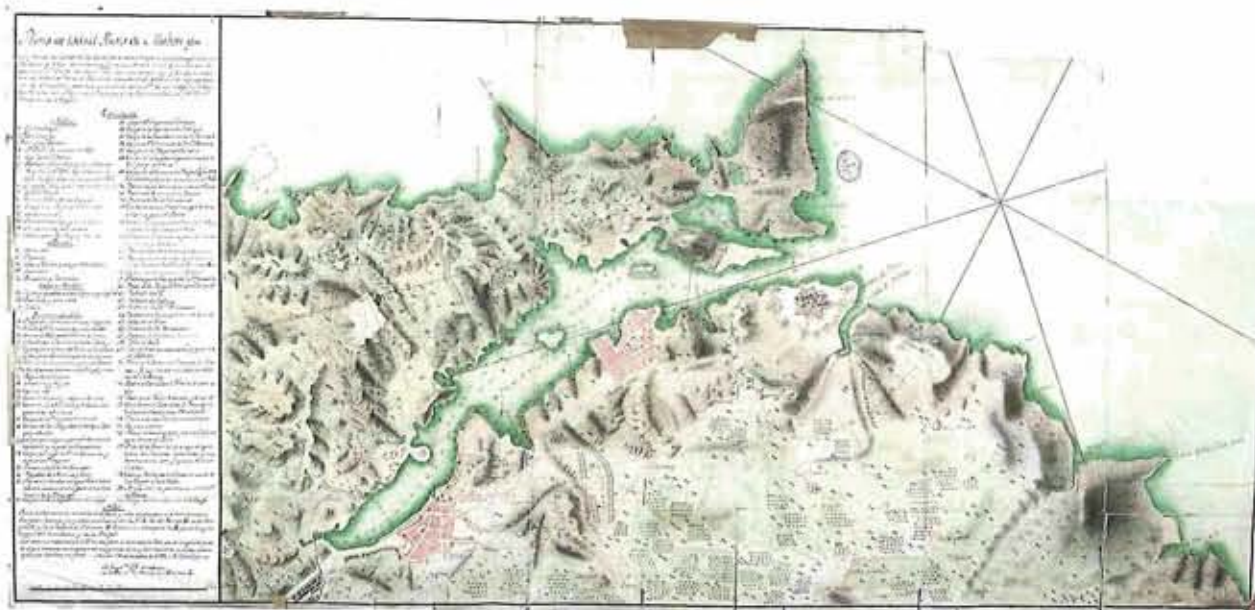
31. En 1777 se creó, por orden de Lequer, una Comisión encargada de «...examinar los medios de mejorar los distintos hospitales de París y de mejorar el hotel-Dieu». Otra de las comisiones que la Academia realiza, en 1785, es el examen de un proyecto de nuevo Hotel-Dieu, figurando en la misma Lassonne, Daubenton, Tenon, Bailly, Lavoisier, Laplace, Coulomb, D'Arcet.

32. J. S. Bailly: «*Deuxième et troisième rapport des Commissaires chargés par l'Académie des projets relatifs à l'établissement de quatre hôpitaux*», por Bailly,

Coulomb, Darcet, Daubenton, Laplace, Lassonne, Lavoisier, Tenon, Tillet; *Histoire et Mémoires de l'Acad. Royale des Sciences*, 1786, pág. 28.

33. Leroy: «*Precis d'un ouvrage sur les hôpitaux*», *Mémoires de la Académie Royale des Sciences*, París, 1787, pág. 594.





Plano del puerto de Mahón y de la ciudad de Villacarlos. 1786. S.H.M.

por Iberti y el que Pedro Manuel de Ugartemendía ha concebido en su proyecto de gran hospital capaz para tres mil personas que, el año antes, había concursado a los premios en la Academia de Bellas Artes. Es evidente que la discusión sobre el tamaño de las salas, sobre la altura de los edificios, sobre la disposición de camas o, incluso, sobre cómo entender el hospital desde la economía refleja un conocimiento de la técnica hospitalaria alejado ya de aquellos otros supuestos que esbozara en su día Ventura Rodríguez o Saqueti (también podríamos decir Sabatini) cuando proyectan intervenir en el gran hospital de Madrid.

Las discusiones que se plantean sobre las obras públicas (hospitales, hospicios...) aparecen reflejadas en el Censor<sup>34</sup> y se sintetizan entonces en el primer proyecto del lazareto de Mahón que se concibe en 1786. La fecha es importante porque Poyet había realizado su *Memoria* para transferir y reconstruir el

hospicio de París el año antes, 1785, comentando las consecuencias del incendio del hospital y destacando cómo el antiguo edificio debía transformarse en cuatro bloques ideales, germen de lo que posteriormente sería la arquitectura de pabellones. Desde este momento la vieja noción del régimen hospitalario desaparece y la higiene cobra un nuevo valor, repercutiendo en la definición del espacio urbano. Señalar cómo la higiene aparece en la necesidad de una intervención médica autoritaria que define un espacio de enfermos, cárceles, barcos, estaciones portuarias, hospitales..., refleja cómo de lo que se trata es de analizar un nuevo espacio paralelo a donde se reúnen vagabundos, mendigos o inválidos. Lo que todavía no aparece claro es la cuantificación, de las necesidades médicas: lo único que figura es la necesidad de servicios, que verifiquen, en cada uno de los núcleos, la ventilación y aislamiento.

34. Entiendo que es especialmente interesante un artículo sobre «Topografía médica en Madrid», publicado en 1805 en

«Variedades de la ciencia», núm. 1, págs. 3-20, por cuanto que supone retomar el tema de la geografía médica tal y como se estaba definiendo en

la Francia de aquel momento. Ver concretamente los trabajos de Audin-Rouviere: *Essais sur la topographie physique et médicale de Paris*,

Paris, año XI. J. J. Menuret: *Essais sur l'histoire médico-topographique de Paris*. Paris, 1786.

### El lazareto de Mahón

El lazareto de Mahón se inicia en 1786, pudiendo darse por terminado en torno a 1817: por su tamaño y, sobre todo, por la importancia del proyecto, sorprende que en el texto de Bruyère sobre los lazaretos no figure mencionado en ninguna ocasión. Bruyère, que en 1805 había recibido junto con Rolland, la orden del gobierno napoleónico de viajar a Italia<sup>35</sup> para, siguiendo el camino del Pó hasta el mar, examinar la rada de Goro, visitar los puertos del Adriático entre dicho punto y Católica, recogiendo informes sobre su estado (así como de las mejoras susceptibles) formuló, además de una propuesta de una nueva población marítima, un estudio sobre los lazaretos del Mediterráneo donde, sorprendentemente, en ningún momento menciona el proyecto español. Interesa estudiar de qué manera un ingeniero de *Ponts et chaussées* se enfrenta al tema de los lazaretos, y convendría analizar cómo dicha reflexión pudo llegar a España tanto a través de los contactos que Bethencourt, Peñalver, Juan Gómez, Durán..., mantuvieron con la escuela francesa como por la difusión en España de aquellos criterios revolucionarios y valorar el alcance y sentido del proyecto presentado por José Bonaparte sobre hospitales civiles, del que tenemos noticias se dio a conocer a finales de 1809<sup>36</sup>, y que

35. L. Bruyère: *Études relatives à l'Art des Constructions*. Paris, 1823.

36. Proyecto de Decreto presentado por José Napoleón sobre hospitales civiles. 1809. Academia de la Historia. Catálogo Mata Linares, núm. 2.766.

sin duda reflejaba (como sucedió en la Italia revolucionaria) la política del Imperio sobre dotaciones y equipamientos.

La situación política de la isla de Menorca, a lo largo del siglo XIX fue, como es sabido, confusa: inglesa entre 1708 y 1756; francesa de 1756 a 1763, de nuevo inglesa de 1763 a 1782, en aquella fecha conquistada por las tropas españolas al mando del Marqués de Griñón, perteneció a España hasta 1798 momento en que fue ocupado de nuevo por Inglaterra, recuperándose de forma definitiva en 1802 gracias a la Paz de Amiens. Son numerosos los comentarios y memoriales escritos en aquellos años sobre las ventajas y conveniencia que suponían a España la posesión de Menorca: concretamente Campomanes había redactado dos largos memoriales<sup>37</sup> en los que comentaba la necesidad de emprender una acción, paralela a la del Peñón, contra la isla y, de hecho, el mismo Campomanes daba noticia de cómo Carlos Lemaury, poco antes de su muerte, estaba esperando órdenes para poner sitio al Castillo de San Felipe, que debía ser tomado antes de diciembre de dicho año de 1781<sup>38</sup> y que, como es sabido, se retrasó algunos meses. Horacio Capel y Mercedes Tatjer publicaron en su día un interesante estudio en el cual analizaban dos nuevas poblaciones<sup>39</sup>, una francesa y otra inglesa, realizadas durante los años de aquella ocupación: la primera,

37. Ventajas que ofrece a España la posesión de Menorca. Carta de Lemaury. Fundación Universitaria Española, Archivo Campomanes 37-39.

38. «Carta a Campomanes dando noticias de que están esperando órdenes y lo necesario para poner sitio al castillo (en Mahón) el que sería tomado antes de diciembre», fechada en septiembre de 1781. Fundación Universitaria Española, Archivo Campomanes, sig. 48-25.

39. Horacio Capel y Mercedes Tatjer: «Dos ejemplos de urbanismo dieciochesco en Menorca: San Luis y Villacarlos», en «Micel-lanea Paul Vila», diciembre de 1975, págs. 209-214.



San Luis, se concibió a unos cinco kilómetros de Mahón en la Garriga de Benifadet y «... los planos de la nueva población fueron diseñados por ingenieros franceses, según trazado rigurosamente ortogonal. El plano muestra cuatro calles principales y cinco travesías ortogonales, de una forma rectangular que todavía hoy se mantiene... la anchura de las calles era de 9 metros. La calle principal y la más larga era la de Saint Luis en la cual se levantaba la iglesia». La segunda población, construida durante la segunda dominación inglesa, Georgetown, debe situarse, en opinión de estos autores, en torno a 1771. Los ingleses, al recuperar la isla y tras la breve dominación francesa, decidieron demoler el arrabal de San Felipe en Mahón, en vista de las dificultades que para la defensa de la fortaleza suponía la proximidad de este núcleo de población y tras consulta con ingenieros militares (previo trazado de un plano) en 1771 el general Moysin, Gobernador de la isla, ordenó el traslado de la población a su nuevo emplazamiento, situado a orillas de Cala Fonts a dos kilómetros del castillo de San Felipe, en un lugar donde ya existían dos cuarteles construidos también por los ingleses tiempo atrás.

«...Antes de verificarse el traslado de los visitantes del antiguo arrabal, los ingleses habían trazado ya todas las calles que debían cubrirse con casas, en número de 25, tiradas a cordel, largas y muy anchas y además dos hermosos cuarteles para tropas de infantería, de cabida de 2.000 hombres y dos grandes pabellones oficiales, que formaban los tres frentes de una grandiosa explanada cruzada por calles anchas, la cual mide 120 metros de largo por 90 de ancho.» Como continúan señalando Tatjer y Capel, a la nueva población se le dio el nombre de Georgetown en honor del Monarca inglés reinante, Jorge III. Durante mucho tiempo los habitantes lo

denominaron *arraban nova*, adjudicando el de *arraban veilla* al que acababan de abandonar. Su nombre actual se debe a los españoles que, tras la conquista de la isla en 1781, le dieron el nombre de Real Villa de San Carlos en honor de Carlos III «... La edificación se realizó en un principio de modo lento, pero a partir de 1774 se obligó a todos los habitantes del arrabal a trasladarse a Georgetown indemnizándoles de las propiedades que debían abandonar y concediéndoles en la nueva villa un solar igual al que poseían en el arrabal. A pesar de ello, la falta de medios económicos prolongó la construcción de las viviendas hasta 1781». Frente al puerto de Villacarlos, y hacia el interior del mismo, existe la llamada isla de la cuarentena y en ella comenzaron, primitivamente, a fondear los buques cuarentenarios<sup>40</sup>. Hasta 1771 no existía edificación alguna en la isleta y en dicho año, y con el producto de un impuesto sobre el anclaje de buques extranjeros, fueron construidos, para el oreo de los géneros contumaces (como he señalado anteriormente) 10 almacenes enrejados, de reducidas dimensiones.

Inmediatamente después de haber tomado las tropas españolas el puerto de Mahón se hace una primera referencia a la necesidad de construir un gran lazareto: en un plano de 1783, y que se encuentra en el Servicio Geográfico del Ejército<sup>41</sup>, aparece el puerto que Mahón y sus alrededores, con vistas perspectivas y alzado del Real Astillero, lazareto, hospital militar y edificio para la cuarentena. Sabemos en este sentido que siendo gobernador de la isla el Conde de Cifuentes<sup>42</sup> en 1783 se dictaron instrucciones de sanidad sobre el tratamiento sanitario de los barcos, y en 1785 tres embarcaciones (la urca Real *Redemptora* el bergantín *Monte Carmelo* y el jabeque *La Soledad*) llegaron a Alicante después de rescatar numerosos

cautivos en Argel, pero no fueron aceptados en aquella ciudad por proceder de país apestado, ordenándose que se dirigieran a Mahón con la carga para pasar la correspondiente cuarentena. La urca Real llegó a Mahón en abril de 1787, y siendo insuficiente la *isla de la cuarentena* para contener tanta gente se habilitó como lazareto la isla de Colón, de 12 kilómetros de entorno, situada en la costa norte de Menorca, casi frente a la Albufera. Acosta comentaba haber visto un cuadro<sup>43</sup>, pintado del natural, gracias al cual podía hacerse idea de aquel lazareto provisional instalado en la isla de Colón: constaba de 9 tiendas o barracas capaces de 15 a 30 personas cada una, para los sanos; una barraca para el capitán de la urca, el capellán y un cadete; una barraca para las mujeres; una casa (que ya existía) para el médico, cirujano y boticario; otra, dividida, para saumerios y hospital de enfermedades muy comunes; un horno donde se conservaba la cal viva para los enterramientos; una tienda-hospital para convalecientes sospechosos; otra para contagiados; otra para calenturas ordinarias o males conocidos; una barraca para ventilar y purificar las ropas; una casa de madera para *los facultativos en urgencia*; casa para los enterradores; cementerio; casa para los guardas y pozos de agua. Frente a la isla se formó un cordón sanitario con numerosa guardia militar (Infantería, Dragones y Artillería) y

algunos paisanos, a las órdenes de un diputado de salud, para evitar que los cuarentenarios pudieran comunicar con la costa de Menorca. Lo que se organizó entonces no fue tanto un lazareto provisional como un simple campamento donde pasajeros y tripulación de un buque pasasen la cuarentena: el problema de la renovación del aire se resolvía efectivamente al situarse estos en campo abierto, pero es evidente que no se llegó a definir un programa ni existieron tampoco soluciones arquitectónicas para los distintos problemas. Sólo en 1786 aparece un primer memorial, en principio sin firmar, titulado *«Idea del proyecto de un lazareto general en el puerto de Mahón y plano detallado del mismo»*<sup>44</sup> que modifica radicalmente el lazareto provisional instalado en la isla de Colón. Lo primero que se plantea en este proyecto es la necesidad de establecer un gran lazareto que pudiera «... cumplir con una concurrencia de comercio como puede tener toda España»: se entendía así que el lazareto de Mahón debía ser el gran lazareto español y que a él debían acudir tanto los buques que llegaran de costas mediterráneas como los de América. Se proponía establecer los tres tipos de patente (cada uno de los espacios destinados a los tres tipos principales de cuarentena, la denominada patente sucia, patente tocada y patente limpia), pero lo más destacable es que rechazaba, por primera vez, las

tarde, el autor de la memoria presentada para realizar el gran lazareto de Mahón por lo que podemos pensar que desde 1783 se están esbozando ideas para definir lo que será, finalmente, el gran lazareto español en el Mediterráneo.

43. Ibid., pág. 137.

44. El manuscrito al que hago referencia se encuentra en el S.H.M., expediente 12.892, sig.: 3-3-1-5. Existe, y del mismo año, otro documento complementario que es *«Oficio relativo al terreno ocupado en Mahón para la construcción de un hospital de Marina»*, en A.M.N., sig. Mss. 2.245.

42. Angulo, op. cit., pág. 137.

40. Ver el estudio de García Nadal antes comentado en nota 12.

41. «Puerto de Mahón y alrededores, con vista,

*perspectiva y alzado del real astillero, del lazareto, del hospital y edificio del cuarentenario»*, 1783. Archivo de Planos S.G.E., AG bis C3/T3/143. El plano aparece

como anónimo: sin embargo es significativo que en esos mismos momentos, ver Horacio Capel *Ingenieros militares en España. Repertorio biográfico*,

Barcelona, 1983, pág. 179, Francisco Fernández de Angulo figura como autor de dicho plano. Lo que sí es evidente es que Fernández de Angulo será, dos años más





Sección del Lazareto de Mahón. Manuel Pueyo. 1795. S.H.M.

indefinidas soluciones adoptadas hasta el momento en el resto de las propuestas españolas y asume (en 1786, a un año tan sólo de la *Memoria* sobre el incendio del Hotel-Dieu) los esquemas tipológicos esbozados en el resto de los lazaretos europeos. En la *Memoria* citada se señalaba cómo en Europa existían importantes lazaretos en Malta, Génova o Tolón, pero de entre todos se prefería la solución existente en Marsella, como había planteado Howard, por lo que es de suponer se consultó su estudio, comentándose cómo este tenía ventaja sobre el resto puesto que estaba situado en unas islas distantes tan sólo tres millas de la ensenada de la ciudad, lo cual facilitaba que el anclaje de las embarcaciones en cuarentena, y con diferente patente, pudiese realizarse en tres sumideros distintos, no entrando nunca en contacto entre sí. Por lo mismo, antes de pasar los géneros al lazareto se obligaba a desempaquetar las mercancías para ventilarse y probar su estado. En ningún otro lazareto, se decía, existía esta complejidad de dispositivos sanitarios: el autor de la memoria demostraba conocer la solución idónea a adoptar, pero en su texto reconocía que el esquema de Marsella no podía llevarse a cabo íntegramente en Mahón debido a su situación geográfica, si bien pretendía que las embarcaciones pudiesen anclar por separado «... y a más de media legua de este

pueblo», no mezclándose y estando apartadas «las buenas de las malas y a lo menos en espacios diferentes». La opción de Marsella frente al resto de los lazaretos suponía, además, aceptar la idea del dispositivo entendido como ciudad y no como equipamiento sanitario subordinado a cualquier otra población: llevar el lazareto frente a la antigua Georgetown, ya Villacarlos, conllevaba no sólo adoptar la solución marsellesa de aplicar la división en patentes al mar sino, y entiendo que sobre todo, plantear que ahora el lazareto es una nueva población, con programa propio y función precisa, que nada tiene ya que ver con aquellos otros proyectos, tan comunes desde el Concurso clementino de 1732, donde la ciudad-puerto mantiene su trazado, pero acepta (en una relación dialéctica) la presencia del puerto como espacio con diferente función, trama y organización espacial. La isleta del lazareto provisional había quedado pequeña al definir tres tipos de sumideros, y se entendía que tan sólo podía servir como suplemento de lo que se construyese; además, para que el lazareto tuviese la disposición deseada (la que se entendía correcta, tras estudiar el programa) se veía la necesidad de concebirlo en una gran extensión de terreno, y ello no era posible en el emplazamiento original. Definida la superficie que debía ocupar, se proponía

rodearlo (tal y como había comentado Howard en sus textos)<sup>45</sup> con un doble muro «... de doble cerca que hace un vacío o camino en medio de 14 o 15 varas» y con una altura que, se indicaba, debía ser, por lo menos, de 9,5 varas. Se proponía dividir el recinto, mediante paredes interiores, dobles o sencillas, en espacios que formasen *encierros* para las varias patentes, definiendo en cada una de ellas almacenes, alojamientos y hospitales. Se apuntaba también la conveniencia de organizar un *encierro particular para contagiados* y terrenos donde pudieran orearse las pieles, algodones... porque podía ocurrir que hubiese buques que necesitaran descargar toda su mercancía para *purificarla* «... Ha de haber además, una capilla, sala de armas, sala de juntas, sala de saumerios; habitaciones para el capitán o director del lazareto, para el interventor, capellán, capitán de llaves... debe de haber un locutorio largo con rejas dobles y apartadas para cuando vienen a hablar los amigos, una fonda, varias torres para depósito de pólvora y prisiones para faltas interiores y muchas y grandes cisternas». A la vista de tal programa, por sus dimensiones y por el espacio precisado, se señalaba la necesidad de instalar el lazareto en el terreno llamado del Berberí o Philipet «... que es una lengua de tierra, a la misma entrada del puerto, que divide éste de una cala llamada Faulera y da por otra parte acceso al

fondeadero actual de la Cuarentena. En el cual, y hasta la cala Llonga, pueden distribuirse y separarse las embarcaciones cuarenteneras de patente limpia y mediana. Y en la calle Faulera las sucias, y así ni se rozan, y además habrá fuertes diferencias para cada clase. Queda el lazareto, también, enteramente cortado por la estrecha bola de tierra y la figura del pendiente natural en que se coloca y su despejo, lo que no sólo facilita la ventilación sino que hace que nada pueda pasar». El autor del proyecto, al dar presupuesto de cada parte, detallaba la propuesta: definía el muro exterior en 2.050 varas, con 9,5 de alto y la cerca interior de la división de patente limpia la establecía en 1.300 varas. Concebía muelle, puerta principal, puerta de entrada de géneros, locutorio, casa del capitán, almacén de arcos y rastrillos, casa para caballos, casa para calderas, gran edificio organizado en planta baja para escribanos y planta alta para pasajeros de distinción: en el medio situaba la capilla, la sala del capitán, la sala de armas, la sala de Juntas y la sala de saumerios; casa para los Interventores independientes; edificios para tripulación y pasajeros, con 24 separaciones cada uno; enfermerías y hospital. Todo ello correspondía al departamento de patente limpia, mientras que para patente tocada o sucia establecía una cerca de 1.100 varas de longitud, muelles, puentes, casa de portero

45. Howard: *Etat des prisons et des Hôpitaux*, París, 1791, pág. 43. «Quels dangers n'y a-t-il pas d'approcher de jeunes soldats ou d'autres jeunes gens de ces hommes pervers,

aussi redoutables pour eux que le sont des scélérats; car, qui dit scélérats, dit un homme qui souvent a de l'énergie pour agir, et malheureusement même

quelquefois du talent pour persuader? Ne voit-on pas journellement ces infortunés enfants que l'on jette aveuglément dans les prisons de bicêtre ou de rompues, en

sortir plus corrompus encore qu'ils n'y étaient entrés, pour courir ensuite à leur perte, après avoir tourmenté quelques temps la société», Ibid, págs. 427-428.



y guardas, edificio de viviendas (en el piso alto los pasajeros de distinción); en el piso bajo para los del común, con 24 divisiones cómodas cada uno; enfermerías; almacenes para géneros; casa para escribanos, mozos de cordel o cargadores; caballerizas; encierro de contagiados en edificio aparte; corrales para extender las pieles... Constantemente en el proyecto de Mahón se establecían referencias al modelo de Marsella: se indicaba cómo, frente a los franceses, a los almacenes de ventilación se les había dado salida exterior al piso alto; definía cuatro almacenes diferentes, cerrados sus arcos exteriores de entrada con barreras que no impedían la ventilación, adoptando otra vez los esquemas de Howard, siendo fácil así evitar el roce y quedando encerrados y apartados los mozos y cargadores que manejaban los fardos... y se hace especial hincapié en la necesidad de disponer en el lazareto de un elevadísimo número de guardas y porteros, cantidad que sorprendentemente contrasta con el reducido número de médicos, cirujanos y enfermeros que debían estar en el mismo, lo que confirma las opiniones de Foucault sobre la clínica entendida como espacio para separar y vigilar y no como respuesta arquitectónica a la necesidad de curar. En 1796 el proyecto que en su inicio había propuesto Francisco Fernández de Angulo pasa al

también ingeniero Manuel Pueyo, quien será encargado de la dirección de la obra sobre el terreno y pasará a la historia (Acosta, Manuel Rodríguez, López Nadal...) como su autor. Sabemos que las obras se habían iniciado en 1787 tomando piedra que había resultado de la demolición del castillo de San Felipe, y por ello sorprende que hasta 1796 no se remita a la Academia una petición de informe sobre la situación del proyecto<sup>46</sup>. El proyecto de 1786 aparecía fechado el 6 de enero pocos meses más tarde (27 de junio del mismo año se redactan mejoras en los departamentos de patentes limpias, tocadas y sucias, consistentes en definir en el primero un locutorio, un gran patio, dos huertas, y sustituir la propuesta de un almacén por dos grandes almacenes, establecer dos lugares para calderas en lugar de uno; mayores desahogos para las casas; doblar la cerca en todas las partes y no dar terreno inútil a hospitales y fondas. Por lo mismo, las patentes sucia y tocada recibían igualmente terrenos para huertas, otros para ganado y cueros de pelo, mejor distribución de puertas desde la entrada y una capilla destinada a los que tenían prohibido salir del lazareto. El dato en sí carece de interés y sólo es ejemplo de cómo la idea inicial fue asumiendo pequeñas mejoras y transformaciones que nunca modificaron el esquema primitivo; se integraron propuestas de otros

ejemplos europeos: en el aprobado por el Rey en 1773 aparecen, de este modo, canales interiores para ganado; muelles de patente sospechosa y sucia; puertas de entrada a los expresados departamentos; huertas en las mismas patentes; una capilla circular; una cerca en los cementerios para entierros de contagiados y difuntos de cada patente; postigo en las murallas de patente sospechosa; pozos y cisternas; cocinas y comunas y, por último, una pared divisoria en el istmo de Felipet. Surgía, además, la conveniencia y necesidad de establecer un nuevo departamento (el de gente limpia) apuntando la conveniencia de diferenciar la patente sucia y apestada de las otras dos limpias y sospechosas «... ya que no piden tanta precaución por estar menos expuestas a resultados terribles». Al mismo tiempo, para entrar y hacer desaparecer el mal contagioso, se deben hacer divisiones y subdivisiones (cuantas más mejor) y especialmente en las patentes *escrupulosas*.

De 1786 a 1803 van a aparecer numerosas propuestas<sup>47</sup>: existen expedientes de 1794 proponiendo modificar el esquema inicial; en 1796 Pueyo remite un largo memorial, con dibujos, que pasa a la Academia de San Fernando quien informa estableciendo algunas modificaciones; en 1803 sabemos, igualmente, que se esbozaron nuevas propuestas, pero todas adoptando el esquema inicial y asumiendo la reflexión sobre la conveniencia de facilitar las corrientes de aire, separando las distintas partes, valorando el edificio desde la reflexión de Howard, quien enseñaba cómo las lanas, algodón, pieles, materias primas y elaboradas eran las mercancías más peligrosas y que, por tanto, debían estar continuamente expuestas al aire en todos los lazaretos<sup>48</sup>.

Utilizado durante la Guerra de la Independencia como refugio de tropas, a partir de 1817 el Lazareto inicia una nueva andadura y poco queda en la memoria de su valor como testimonio de un saber.

46. Academia de San Fernando, Comisión de Arquitectura, 124 de 31 de marzo de 1796. Domingo de Aguirre solicitó que Martín Rodríguez y Casanova inspeccionasen el lazareto. Sin duda lo más interesante en esta intervención radica en que el proyecto de los ingenieros militares iba por delante de las opiniones de los arquitectos y en este sentido ignora la formación que podía tener Martín Rodríguez para opinar sobre una tipología que, hasta el momento, nunca se había planteado en España. Lo que

se pedía a la Academia consistía en dictaminar si «la parte científica, dimensiones, calidad de las piedras y demás que se propone, como también la parte económica» parecían adecuadas. «... Parecía desde luego a la Comisión que el proyecto era uno de los más varios o vastos y complicados y que por sus circunstancias exigía un prolijo análisis». En la Comisión de Arquitectura núm. 125 del 11 de mayo de 1796 se informó sobre el parecer de Guillermo Casanova y Manuel Martín Rodríguez: «... Resumía su

contenido a la dificultad de poderse pronunciar con seguridad sobre varias partes que aunque ignoradas no pertenecían menos que la solución científica, no permitiéndola la muy tenue e inequívoca demostración de dos planos vistos de ser muy pequeñas, sin notables diferencias de escala entre uno y otro, y para cuyo fin deberían haberlas acompañado las demostraciones y particulares detalles que debe suponerse habría firmado el proyectista ingeniero Francisco Fernández de Angulo...»

Resultando de ello la imposibilidad de facilitar cabal idea de la forma y dimensiones de las citadas partes, y de lo que con dificultad se percibía de ella era poco o nada favorable hacia su buen gusto y proporción: además de faltaban también las plantas particulares de cada piso propias y precisas para individuar los varios destinos y mejor distribución de los mismos. Fue objeto muy reparable la dispersidad de local de las obras que se advertía entre el expresado plano y el posteriormente

ejecutado por el ingeniero Manuel Pueyo, sin que las ventajas que pudiera contraer esta diferencia fuese fácil dar dictamen, al no proceder la material inspección de los mismos «... que hubiese facilitado la puntual situación del edificio, la necesaria profundidad de cimientos y el ahorro de desmontes. Nótese así mismo, en los cálculos remitidos, que la partida de mayor consideración es la referente a la construcción de murallas que circundan y dividen los departamentos del lazareto: su excesiva y cuanto inútil elevación y correspondiente grueso han

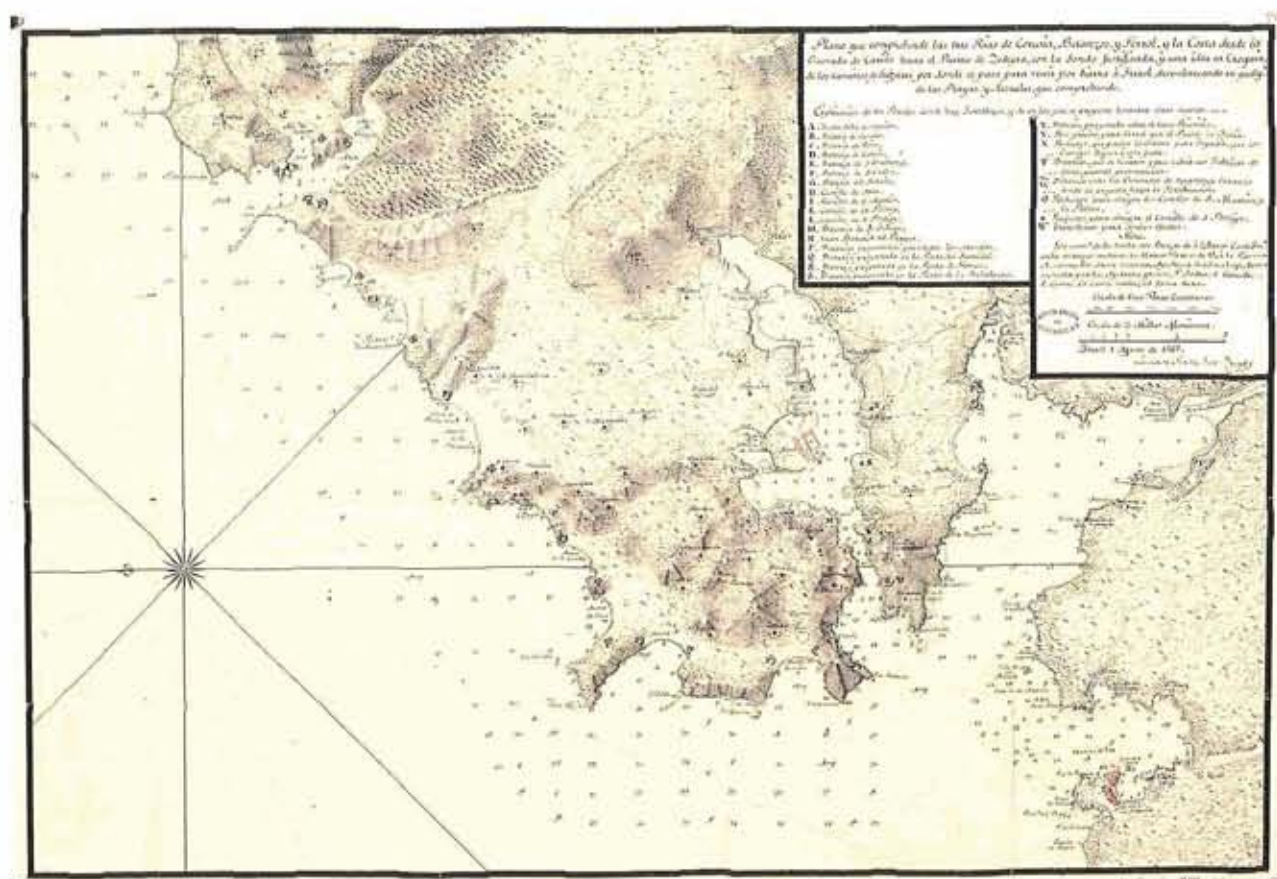
parecido distar del fin del proyectista, quien supone que nueve varas y media que da su altura son el medio más seguro para evitar se arregle cosa alguna fuera de ellas, quedando sepultada la mayor parte de los edificios. Además del grave perjuicio que ocasionará privarles de la libre ventilación tan particularmente recomendada en las obras destinadas a curar y precaver el contagio de los numerosos cuarentenarios, en cuya atención se estima por más arreglado se aumentase la capacidad en los otros edificios aún más de lo que

proponía Pueyo respecto de proporcionar esta ventaja». 47. «Idea del proyecto de un lazareto general en el puerto de Mahón y plano detallado del mismo». Biblioteca Central Militar, 1786, núm. 4.060. Ver igualmente «Explicaciones y reflexiones sobre las obras del lazareto general que se construye en Mahón, con arreglo al proyecto aprobado por Su Magestad el año 1793, y mejoras que se hicieron presentes al año 1794», en S.H.M., doc. 12.896, sig. 3-3-1-8. «Lazareto de Mahón», 1796, A.H.N., Documentación Vargas

Ponce. Doc. 489, fol. 522, t. XXXIX.

48. La descripción más interesante del lazareto, en 1813, es la que da Martín Rodríguez en su texto «Lazareto de Mahón: Memoria descriptiva de sus obras. Reflexiones críticas realizadas en el año 1813». Madrid, 1813. Edición facsímil, realizada en Madrid, 1788, donde en págs. 13 y 14 describe las obras realizadas en las distintas patentes así como explica el sentido que tuvo la construcción de la capilla y cementerio.





Plano que comprende la Ría de La Coruña, Betanzos y Ferrol. 1767. A.G.S.

### Astillero, arsenal y almacenes, elementos de un programa de nueva población

En el espacio de apenas cincuenta años una población, Ferrol, pasó de tener 300 habitantes en 1720 a contar en 1770 (según comentó el que fuera su Alcalde, Vivero Calderón) con 10.500. Si contrastamos este número con el de otras ciudades españolas o, sobre todo, si comparamos este crecimiento con la situación de Castilla (donde poblaciones como Burgos, Avila, Toledo... estaban en franca decadencia) comprenderemos cómo este cambio en la población fue consecuencia de haberse definido un proyecto de ciudad donde la actividad de sus habitantes se entendía desde el servicio a un objetivo bien definido como fue la construcción del astillero y arsenal. Y la historia de la nueva población de Ferrol (de una primera imagen urbana a la definición de una propuesta de ciudad cerrada) es la historia de los diferentes proyectos de astillero y arsenal por cuanto que, en su devenir dialéctico, se fueron perfilando y definiendo no sólo soluciones técnicas sino, y sobre todo, otras bien distintas, en las que el espacio de trabajo y el destinado a vivienda eran partes de un mismo proyecto, y cualquier alteración que apareciese en el primero suponía modificar el diseño del segundo. El origen del Arsenal de Ferrol, que se construiría próximo a la población existente, se sitúa en 1714 cuando Felipe V, asentado definitivamente en el trono de España, unificó todas las escuadras y armadas, incluso la de Indias, bajo el régimen de *Secretaría del Despacho de Marina de Indias* y dio pie con ello a una importante reestructuración de la política naval española. El nombramiento de Patiño como Intendente General de Marina en 1717 supuso la adopción de tres importantes medidas: la creación en Cádiz, en primer lugar, de la Compañía de

Guardias Marinas; la formalización de inscripción de marineros y, por último, la división, en 1726, de las costas peninsulares en tres grandes departamentos marítimos, uno en el Mediterráneo, con base en Cartagena; otro en el Estrecho, con base en Cádiz y el tercero en la fachada atlántico-cantábrica, cuya capital se pensó situar en Ferrol. Organizar tres departamentos marítimos suponía entonces racionalizar y coordinar la acción de la Armada española: la casa de Habsburgo había tenido en lo naval una compleja organización: la *Real Armada del Océano* existía para defender las costas occidentales de la península; la de *Galeras* para proteger el Mediterráneo; y la de *Cuatro Villas y Guipúzcoa* para proteger el propio litoral. Los *Galeones de Portugal* tenían como misión la defensa del comercio con ultramar y, en América, la *Armada de Barlovento, Tierra Firme y Mar del Sur* iban destinadas a custodiar las posesiones del Golfo de México y Pacífico meridional. La decisión de organizar los tres departamentos era similar a la adoptada por Colbert en la Francia de un siglo antes y suponía iniciar las obras no sólo en Ferrol, sino también en Cartagena, al tiempo que implicaba trasladar el aposentadero de Santa Cruz a la Habana, ampliando entonces su astillero.

La decisión de Patiño de instalar la capital del Departamento Marítimo del norte en Ferrol abre pie a una interesante discusión sobre el lugar elegido, y sobre entender por qué no se instaló ésta en algunos de los puertos cantábricos, sobre todo cuando tenían abundante mano de obra en la construcción naval y en carpintería de ribera estando además próximos a la cordillera Cantábrica; por si fuese poco, habían visto potenciada recientemente su labor con el impulso realizado en el astillero de Guarnizo, sito en la costa de Santander. Sin embargo se comprendió cómo



aquellos puertos carecían de cualidades importantes: óptimas condiciones portuarias, amplias dimensiones, calados suficientes, situación avanzada y, al mismo tiempo, una buena defensa natural. Se argumentaba, en este sentido, que el puerto de Bilbao era sólo útil «... para barcos pequeños» y el de San Sebastián era, en resumidas cuentas «... un mal puerto». Aceptada la propuesta de ubicar el nuevo arsenal en las rías gallegas, Vigo ofrecía, en principio, una situación más ventajosa que Ferrol. ¿Por qué se abandonó la idea de situar el Departamento atlántico en la rada viguesa? No se conocen los motivos, pero podemos pensar que quizás influyó la excesiva anchura de su boca (a pesar de encontrarse allí las islas Cíes) que hubiera supuesto un amplio y costoso programa de defensa. Valorando el temor a que pudieran ocurrir descalabros importantes causados por desembarcos ingleses, sin duda la excesivamente favorable situación de Vigo inclinó la balanza en favor de Ferrol. La decisión de Patiño de convertir a Ferrol en capital de uno de los tres departamentos, supuso entonces no tanto el renacimiento de la villa ferrolana, como de su ría y de la cercana aldea de La Graña, puesto que fue allí donde se instaló, en un principio, el que sería primer arsenal y astillero del Norte de España.

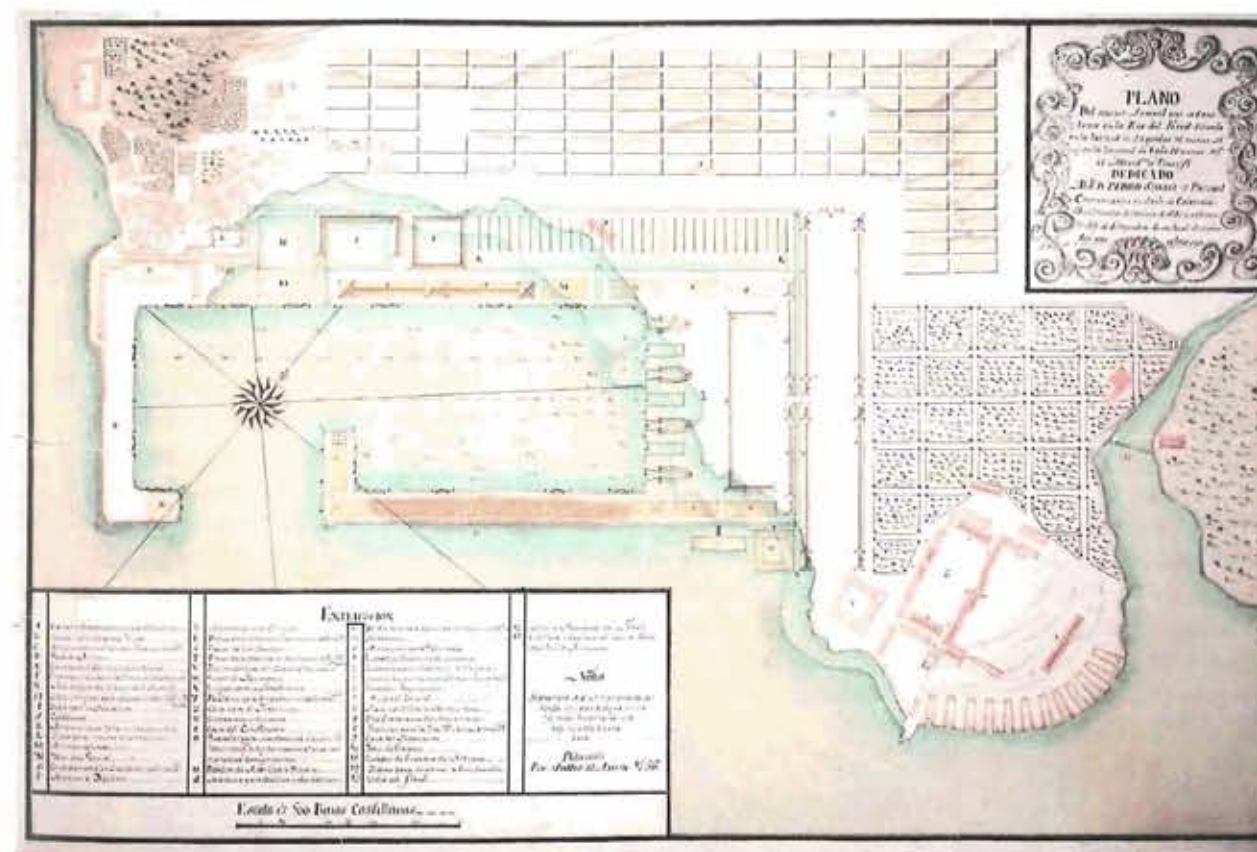
La elección por parte de Patiño de La Graña estaba justificada por las singulares características orográficas de la zona, por su calado, naturaleza de fondo, clima y razones económicas, como su proximidad a los centros de producción: maderas (traídas del norte de Inglaterra), hierro de las provincias del norte, carbón a tan sólo 10 km., municiones de la fábrica de Sargadelos... En 1726 Francisco Montaigú, ingeniero y Director del Reino de Galicia, elaboró un primer proyecto de base naval: su propuesta era un establecimiento destinado

preferentemente a servir como astillero y, por orden de 5 de diciembre de 1727, se instalan en La Graña dos gradas y algunos edificios para carpinteros y herreros, construyéndose los primeros buques entre 1730 y 1735. El proyecto de edificar un verdadero arsenal se concibe en 1728, cuando el mismo Montaigú, ayudado por el Ingeniero José Rainaldi, recibe el encargo de remodelar el proyecto original. Respetando la propuesta anterior, mantenía las dimensiones, forma, y las proyectadas plataformas marinas y almacenes así como la composición general anterior, radicando su novedad, comenta Vigo, en que al mantener la idea original, destinándola ahora a zona de mantenimiento y reparación, duplicaba hacia el Este el esquema cuadrangular con la intención de crear un nuevo recinto, destinado específicamente a la construcción naval. Es evidente que esta duplicación significaba un nivel teórico distinto, si bien nunca llegó a realizarse debido a lo irregular del terreno a incorporar. Manteniendo la idea de arsenal con astillero, surgieron en los años siguientes proyectos de ampliación donde se respetaba el carácter de gran fortín marítimo separado de la villa de Ferrol pero, al aumentar necesariamente los talleres, almacenes, tinglados o grandes diques, apareció una complejidad espacial que quiso ser resuelta tanto en el proyecto de 1731 como en otro que, en 1739, formula el ingeniero Juan Vergel.

En la ribera de La Graña se levantaron, como se ha señalado, almacenes, cuarteles y gradas de construcción, de forma que entre 1730 y 1735 salieron de aquella primera factoría dos navíos de 70 cañones (el *Galicia* y el *León*), así como la segunda fragata *Hermonia* de 39 cañones, y un buque máquina para arbolar y otro para tumbiar la quilla. Sin embargo, y al poco de construirse en La Graña los edificios, gradas y buques se vio como en

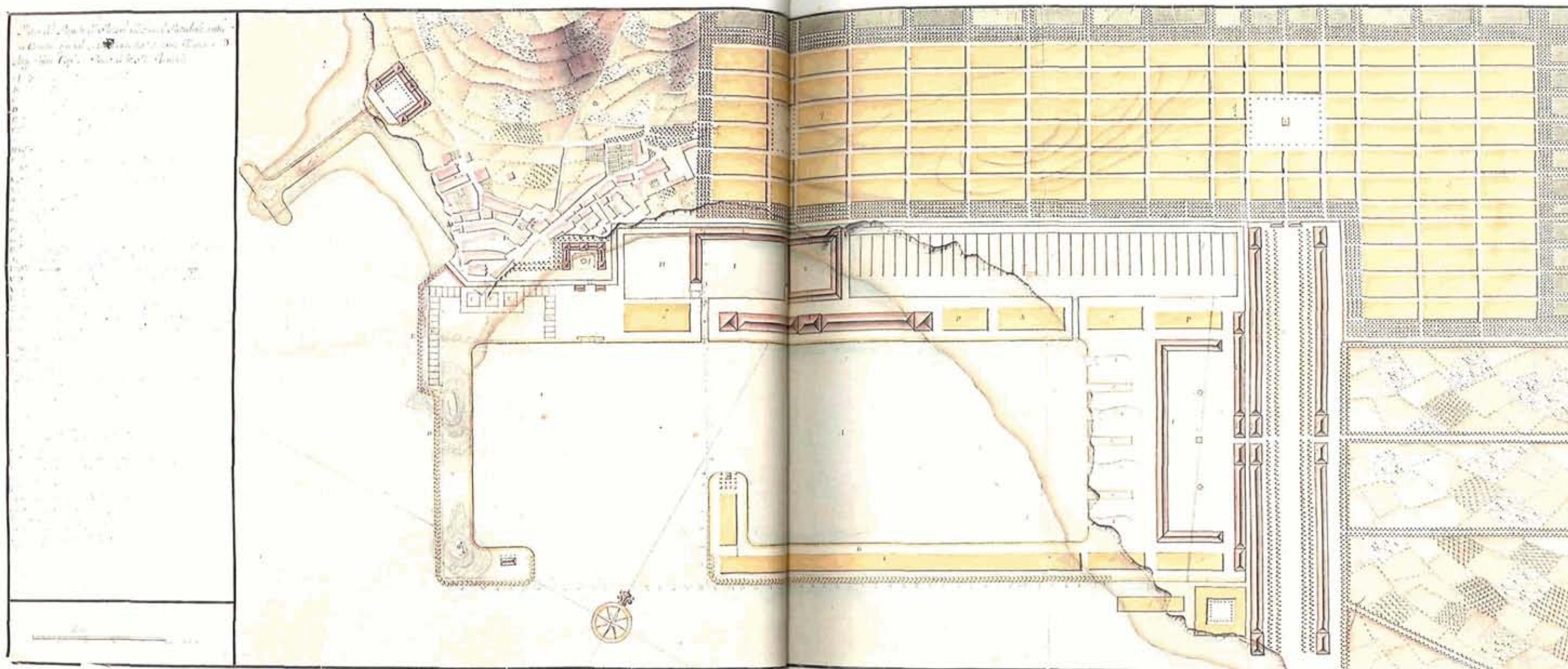
el arsenal de Carranza, en la parte oriental del Monte Esteiro, existía un punto más oportuno y con mayores fondos para la construcción naval. Practicados los oportunos reconocimientos y remitidos los informes de los mismos, a la vista de éstos se decidió el traslado del arsenal y astillero de La Graña a lo que se llamó Real Astillero de Esteiro, comenzándose las obras de las primeras gradas en 1749 y finalizándose las mismas en 1750. El porqué del cambio hay que entenderlo, básicamente, desde la nueva política naval esbozada en esos momentos por el Secretario de Marina (Zenón de Somodevilla y Bengoechea, Marqués de la Ensenada) el cual escribió a Fernando VI en una importante *Representación* sobre la necesidad de

«...proponer que V.M. tenga iguales fuerzas de tierras que la Francia y de mar que la Inglaterra sería delirio, porque ni la población de España lo permite ni el erario puede suplir tan formidables gastos; pero proponer que no se aumente ejército y que no se haga una marina decente sería querer que la España continuase subordinada a la Francia por tierra y la Inglaterra por mar», exponiendo, seguidamente, el número de batallones, escuadrones, navíos y fragatas con los que era necesario contar para hacerse respetar tanto por la una como por la otra «... Yo estoy en el firme concepto de que no se podrá hacer valer a V.M. de la Francia si no tiene 100 batallones y 100 escuadrones libres para componer en campaña, ni la



Plano del nuevo arsenal que se construye en la ría de Ferrol. 1756. A.M.N.





Plano del arsenal de Ferrol y de su Nueva Población. s.f. A.M.N.

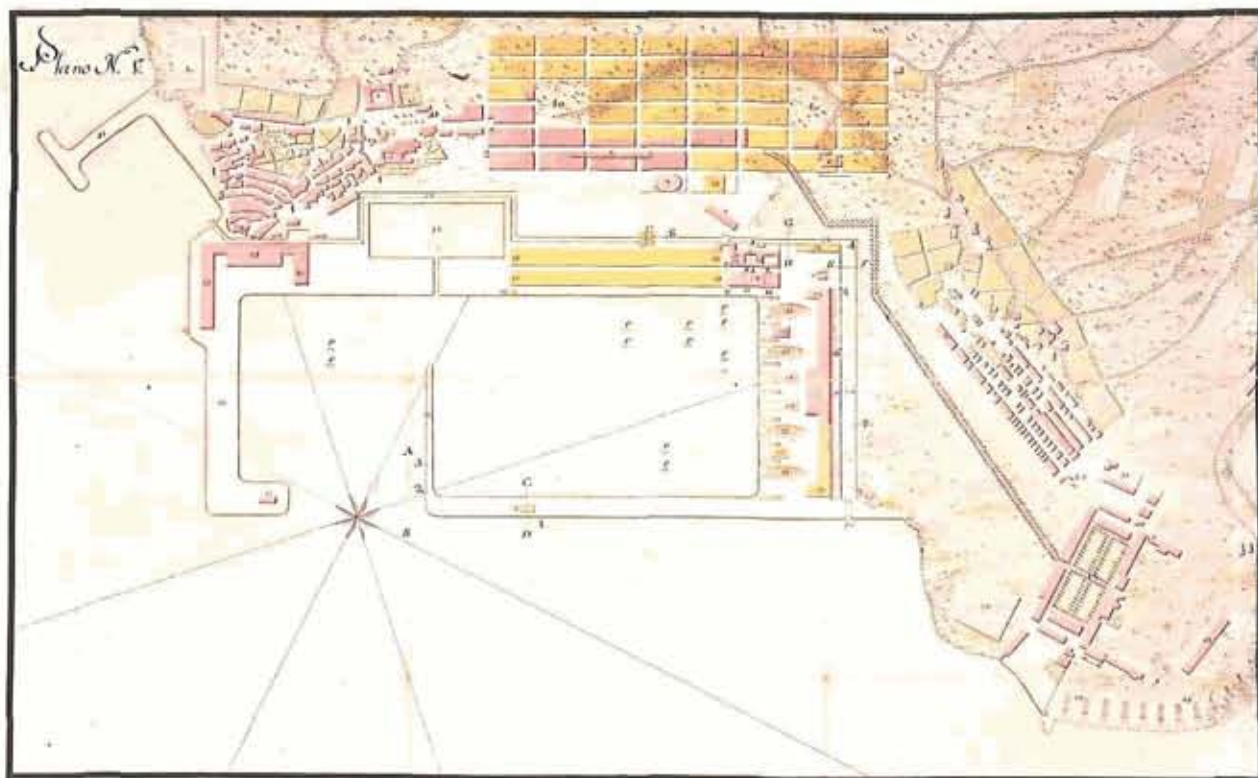
de Inglaterra si no hay una armada de 60 navíos de línea y 65 fragatas». En su *Representación* de mayo de 1748 el Marqués de la Ensenada esbozaba a Fernando VI cómo «... no había potencia en el mundo que necesitase más que España de las fuerzas marítimas, puesto que tenía que guardar sus vastísimos dominios de América». Planteaba así la necesidad de organizar una infraestructura de arsenales, con establecimientos de primer orden, que sustituyese a las pequeñas fundaciones proyectadas en momentos anteriores,

por lo que proponía la reconstrucción del Real Astillero de Guarnizo, la fundación y construcción del arsenal de Ferrol, la construcción de los arsenales de Cartagena y Carraca, impulsar la actividad de los arsenales de Habana y Guayaquil, el desarrollo de la industria nacional para la fabricación de lonas, jarcias, motonerías y toda suerte de accesorios, la creación de fábricas de fundición de cañones en la Cavada y de munición en Jubia, crear, así mismo, una escuela de instrumentos náuticos, astronómicos y geodésicos en

Ferrol, la fabricación de agujas y aparatos de relojería en el laboratorio astronómico de la isla de León, y la constitución de una Escuela de Ingenieros de Marina. De esta forma la empresa iniciada por Felipe V y Patiño recibía, con Fernando VI y Ensenada, el espaldarazo definitivo. En 1747 Ensenada encargaba a Cosme Álvarez el proyecto de un plan de arsenal en la Ensenada de Ferrol y, dos años más tarde, se instalaba en las faldas del Monte de Esteiro lo que iba a ser el Astillero Real. Conviene, sin embargo, destacar cómo en el

siglo XVIII se produjo un importante cambio en la concepción de los arsenales, estableciéndose una clara diferencia entre lo que significaba arsenal y astillero, o lo que es lo mismo, entre la reparación de buques y la construcción de los mismos. La producción se orientaba «... hacia la más eficaz y más rápida construcción de buques concebidos para la guerra». No será tanto la carencia de buques como la necesidad de embarcaciones específicas la que defina la política de arsenales, comentó en su día Fortier. Desde su origen los arsenales fueron





Plano del arsenal de Ferrol y de la Nueva Población. 1765. A.G.S.

entonces centro de producción completamente atípicos, más y más complejos que las mayores manufacturas reales: proporcionados, en cierto modo, a los navíos que tenían que proteger y producir, en ellos se concentraba una treintena de oficios por lo que era necesario fijar tres autoridades (administrativa, militar y gremial); especificar objetivos comunes de la disciplina y producción presentaba a menudo numerosos problemas como ponen de manifiesto los constantes reajustes existentes a lo largo de la segunda mitad del siglo. El problema fundamental radicaba en la racionalidad de la construcción: comentada, en este sentido, la situación del puerto de Rochefort, Merino señalaba cómo «... construido en una época en la cual la Hacienda se agotaba en un exceso de grandes empresas acometidas al mismo tiempo fue, como tantos otros proyectos, apenas esbozado; se levantaron a toda prisa los edificios más necesarios, con una fragilidad que demuestra la escasez de medios empleados en intentar hacer muchas cosas. No se sabe si hubo un proyecto general con una finalidad precisa o si los edificios fueron simplemente contruidos a medida que se necesitaban, en los lugares que se juzgaban más oportunos en cada caso. Y esta última conjetura es la

que aparece tener mayor fundamento». Frente a esta situación el problema se centró en sistematizar las funciones y racionalizar el trabajo en tres grandes aspectos, definir el astillero, fijar la actividad del arsenal del parque y establecer qué se entendía por arsenal de los diques.

La construcción de buques se hacía todavía, a comienzos del siglo XVIII, a partir de indicaciones generales: comentando la experiencia francesa sabemos que «... en Tolón, en 1763, una vez que S.M. ordena la construcción de un navío y fija su tamaño, el Intendente reúne a los carpinteros de plantilla y les ordena hacer, a cada uno, un presupuesto y un plano, y una vez que se han entregado éstos reúne de nuevo a los carpinteros y, en presencia del Comandante, del Capitán del puerto y de los capitanes más expertos en la construcción y del administrador, estos planos y presupuestos son examinados y, tras elegir el que se considera más conveniente y firmarlo los oficiales mencionados, se sacan de él varias copias». Distintos estudiosos han analizado la forma de construir existente en la España de comienzos del siglo XVIII y han destacado como, la construcción naval, en esos momentos, no respondía a unas normas generales en cada país «... los gálidos y proporciones

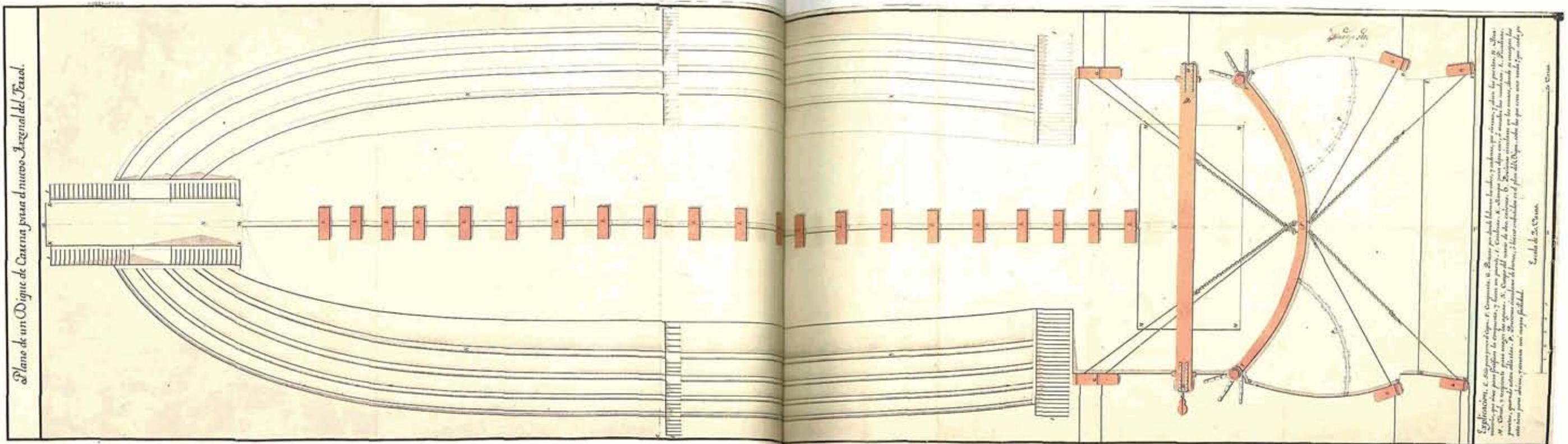
empleadas en cada país dependían de la experiencia de los maestros de astilleros, según práctica adquirida, teniendo en cuenta las condiciones especiales de servicio de los buques en los mares y puertos que habrían de frecuentar. La falta de una normativa científica para la construcción de navíos hacía que los diversos buques que conformaban una escuadra se comportaran de forma muy dispar, por no poder aguantar en conserva de la misma forma, a causa de la gran diferencia de aguante de vela y comportamiento marinerio. El estudio de las características y dimensiones de los principales buques estaba basado, por tanto, en la mejora de las condiciones de los navíos —según datos recogidos por la experiencia— corrigiendo los defectos que se reconocían en los buques existentes. En este sentido los estudios que realizó, a lo largo de estos años, Jorge Juan, que fructificaron en el *Examen marítimo*, son particularmente importantes puesto que no solamente analizaba, tras un detenido estudio teórico, los diferentes aspectos del navío sino que también analizaba el estado de la construcción naval en Francia, Inglaterra y España, estudiando de qué forma las distintas características sacrificaban moderadamente el andar en beneficio de unas mejores condiciones maniobreras, comportamiento en la mar y aguante de la vela. Contrario al sistema francés de construcción —que especificaba todas las cualidades de los navíos en beneficio de la velocidad, lo que le llevaba a construir buques de poca manga y mucha eslora con formas finas a proa y popa, lo cual era desfavorable para la maniobrabilidad de los buques, sus condiciones marinerías y aguante de vela— sus ideas se dirigieron a proponer reformas en lo tocante a la duración de los navíos, aligerándolos de madera en obra muerta, fortaleciéndolos en obra viva, mejorando la técnica de encastrar, o empalmar

piezas, variando la proporción de pernos y cavillas y haciendo calar los barragales hasta el durmiente de la primera batería a la que llevan empernados, por citar algunos ejemplos».

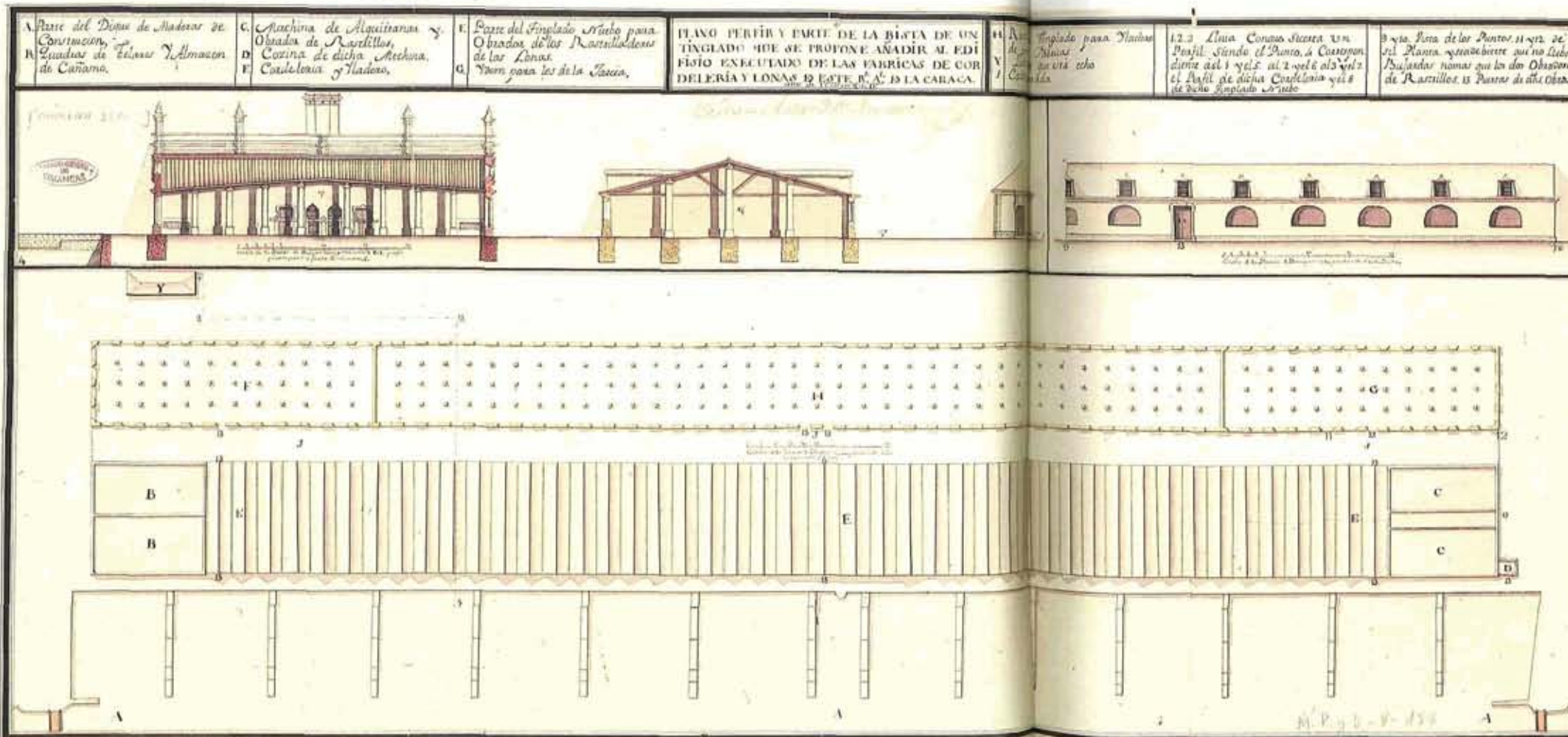
En 1746 había publicado Bouguer su fundamental *Traité du Navire*, obra que pecaba por exceso de teoría, cúmulo de hipótesis simplificadoras y lujo de leyes físicas arregladas al uso que de ellas quería hacerse, referencia fundamental, a pesar de todo, marcó un punto de partida y un avance definitivo de los métodos de análisis y estudios. Gracias a la colaboración de Jorge Juan con Bouguer, se despertó en el español el interés por la arquitectura naval, moviéndole a la redacción del *Examen Marítimo*. Pretendiendo hacer científica la construcción de buques, atacaba a los constructores que basaban su actividad en la experiencia «... la práctica del navío ha estado siempre en las manos de unos casi meros carpinteros y ninguna dependencia se creyó que tuviesen con la matemática, sin embargo, de no ser el todo sino pura mecánica».

Los comentarios de Jorge Juan indudablemente son importantes (y, con ello, la actividad de los arsenales demuestra igualmente que lo fue) si tenemos presente el número de buques contruidos en la España de la segunda mitad del siglo: en Cartagena, y desde 1751 hasta 1791 (es decir, en el lapso de 40 años) salieron de las gradas del arsenal 23 navíos de línea e igualmente se lanzaron 16 fragatas, 16 jabeques, 4 bergantines, 4 urcas, 2 corbetas, 1 goleta, 1 patinete, 1 bordada y 6 galeotas, éstas contruidas según planos traídos de Nápoles por Carlos III. Durante el gobierno de Ensenada se construyeron en Guarnizo 6 navíos de 70 cañones; en la Habana, tras el traslado del Apostadero de la América Central que estaba situado en Veracruz, hasta 1761 bajaron por sus gradas 9 navíos de línea, 3 bergantines, una





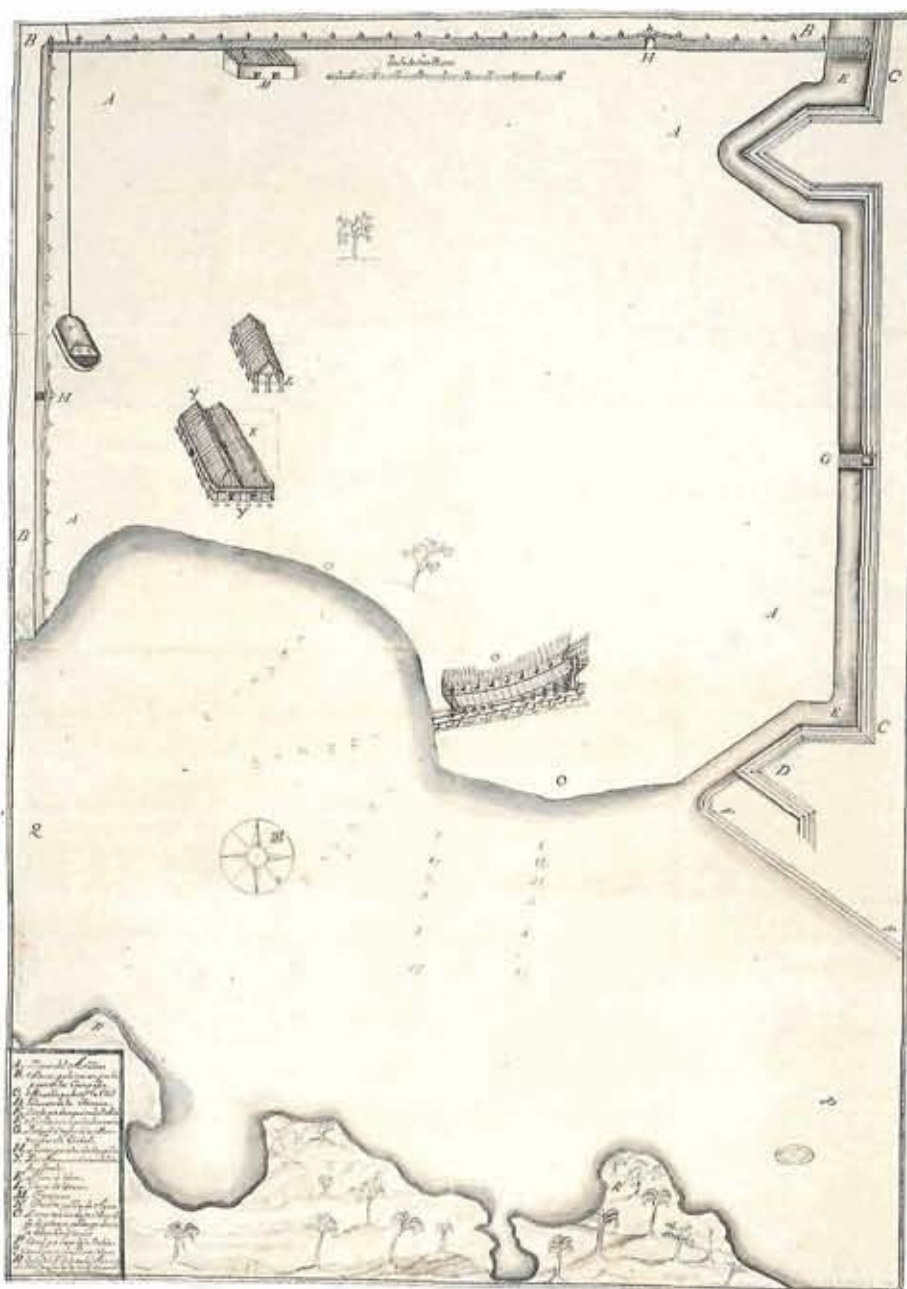
Plano de un dique de carenar para el nuevo Arsenal de Ferrol. s.f. A.G.S.



Plano, perfil y parte de la vista de un tinglado que se propone añadir al edificio ejecutado de las fábricas de cordelerías y lonas de este Real Arsenal de La Carraca. 1779. A.G.S.

goleta y un paquebote. En 1762 la ciudad fue ocupada por los ingleses, que se mantuvieron en ella hasta 1765 y reanudada la actividad constructora del arsenal, que los británicos habían reducido a cenizas, en 1765 se lanzó el navío *San Carlos*, de 80 cañones, así como el *San Fernando* (del mismo porte) y la goleta *San Julián* de 16. Hasta 1793 fueron botados otros 18 navíos, 7 de ellos de los llamados *de tres puentes*; el número de fragatas de hasta 46 cañones fue de 14 (a partir de 1776); 12 el de goletas; 7 el de bergantines; 2 el de paquebotes y un cheventín, así como varios barcos auxiliares. El *Santísima Trinidad*, que en su día fue el mayor buque de guerra del mundo y el único de *cuatro puentes* que ha existido, fue botado en la Habana en 1769 y media 59 metros de eslora por 16 de manga y 8 de puntal: su armamento lo integraban 116 cañones, pero en 1795 el buque fue sometido a un conjunto de reformas que alteraron por completo sus características básicas. A la vista de esta actividad parece evidente que la necesidad de racionalizar el sistema de construcción de navíos se impuso: el abandono del puerto de La Graña y la adopción de Ferrol estaban justificados en parte por motivos básicamente estratégicos, la creación en La Graña del arsenal del norte obligó a





Plano del astillero de La Habana. 1736. A.G.S.

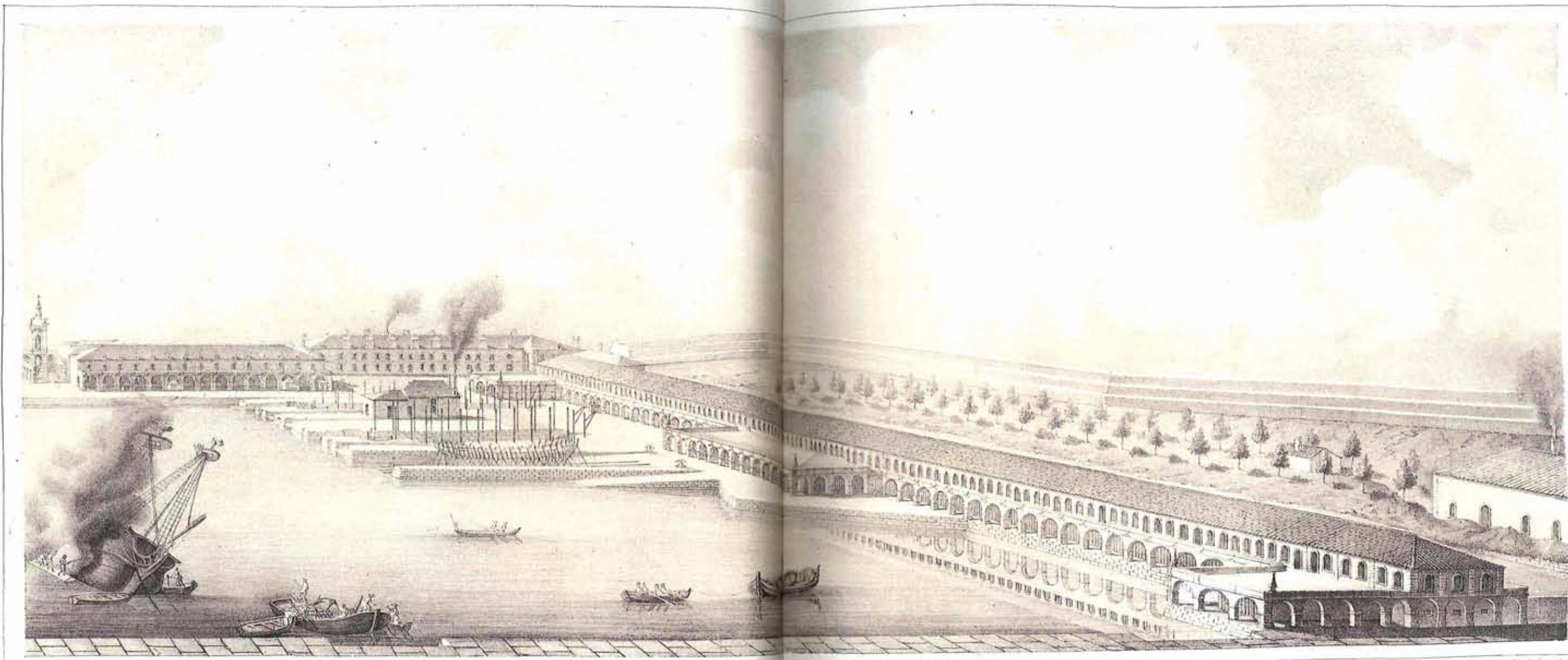
plantear en la ría de Ferrol un sistema de defensas que protegiesen las nuevas instalaciones, concibiéndose tres castillos estratégicamente situados: frente a La Graña, Ferrol se encontraba en una magnífica situación estratégica ya que no sólo estaba en el interior de la bahía, ocupando la posición central, sino que tenía además protegida su amplia ensenada gracias al apéndice rocoso en el que se asentaba la villa y a los tres grandes islotes que, adentrándose en el mar, cerraban de forma natural el flanco occidental. Por ello, con Real Orden de 14 de enero de 1750 se confirmó que Ferrol era el paraje más adecuado para el arsenal gracias a la mayor seguridad de su ría, su entrada, fortificación y desabrigo en la parte de fuera como por su difícil invasión por tierra y por mar.

Una de las diferencias existentes entre el arsenal de Ferrol y cualquiera de los otros de la Europa del momento radica en que éste se construyó en una fosa de grandes fondos o calados mientras que los restantes se establecieron en desembocaduras de los ríos. Ensenada (que conocía La Graña por haber estado destinado como Comisario de 1730 a 1735) señalaba en su *Representación* cómo «... el Rey tiene presente que el terreno de La Graña es tan reducido que es imposible que en él pueda formarse un arsenal capaz de todos los edificios (incluido astillero para fábrica de 3 y 4 navíos a un tiempo) que son menester para que, con comodidad esté asistida una escuadra numerosa y puedan guarnecerse en esos pertrechos». Por ello en 1747 Ensenada encargó a Cosme Alvarez la construcción de un gran proyecto de arsenal en la rada de Ferrol. Alvarez remitió al ministro, poco después, un estudio sobre las distintas riberas de las rías (la ensenada de Serrantes, La Graña, la de Carranza y la ensenada del Baño) criticando la situación de todas ellas y destacando cómo el puerto del Ferrol era el

que tenía las máximas ventajas: ausencia de riachuelos en sus orillas, gran amplitud de su ensenada y, al mismo tiempo resguardada, con magnífico fondo y fácil acceso tanto por tierra como por mar.

Ante la decisión de trasladar el arsenal de La Graña a Ferrol hubo objeciones: así, el Marqués de la Victoria, tomando las indicaciones apuntadas por Belidor en su estudio, destacaba cómo tras valorar los vientos, veía que en la rada de Ferrol existía tan sólo uno de entrada y otro de salida, lo cual según el tratadista, podía implicar tres graves problemas: que una fuerza maltrecha por el temporal o por un enemigo superior tuviese que pasar muchas veces a la altura del puerto, «sin poder aprovecharlo»; segundo, que una flota, aún superior al enemigo, tuviese que permanecer en puerto como en prisión tanto tiempo como el viento no le diese por soplar, pudiendo entre tanto la armada enemiga recorrer «... impunemente toda la costa o permanecer tranquila en cualquiera de las rías vecinas» o, por último, que ningún barco mercante pudiese entrar en su puerto al exponerse perder con la espera el fruto de la navegación. Frente a ello la propuesta que redacta Cosme Alvarez parte de una doble valoración: en primer lugar el arsenal debía tener una dársena amplia, capaz de dar cabida nada menos que a 60 navíos en línea y contar con cuatro gradas de construcción de forma que pudieran construirse en ellas cuatro buques a la vez. La propuesta triplicaba y aun cuadruplicaba las dimensiones de los planos iniciales de Montaigú; intentaba, también, aprovechar al máximo las zonas de tierra firme de forma que no hubicra que realizar excesivas obras hidráulicas, siempre costosas y difíciles, y planteaba actuar en zonas costeras, allí donde la profundidad de las aguas fuera menor. Creaba entonces un gran recinto naval presidido por





Levantada en perspectiva y pintada por D. José Alonso Esquivel año 1850

León y Pío de Lugo 18

# VISTA DEL ARSENAL DE LOS DIQUES DEL DEPARTAMENTO DEL FERROL

*Dedicada al Excmo. Sr. D. Ant.º*  *Doral General de Marina*

*Por D. José Alonso Esquivel*

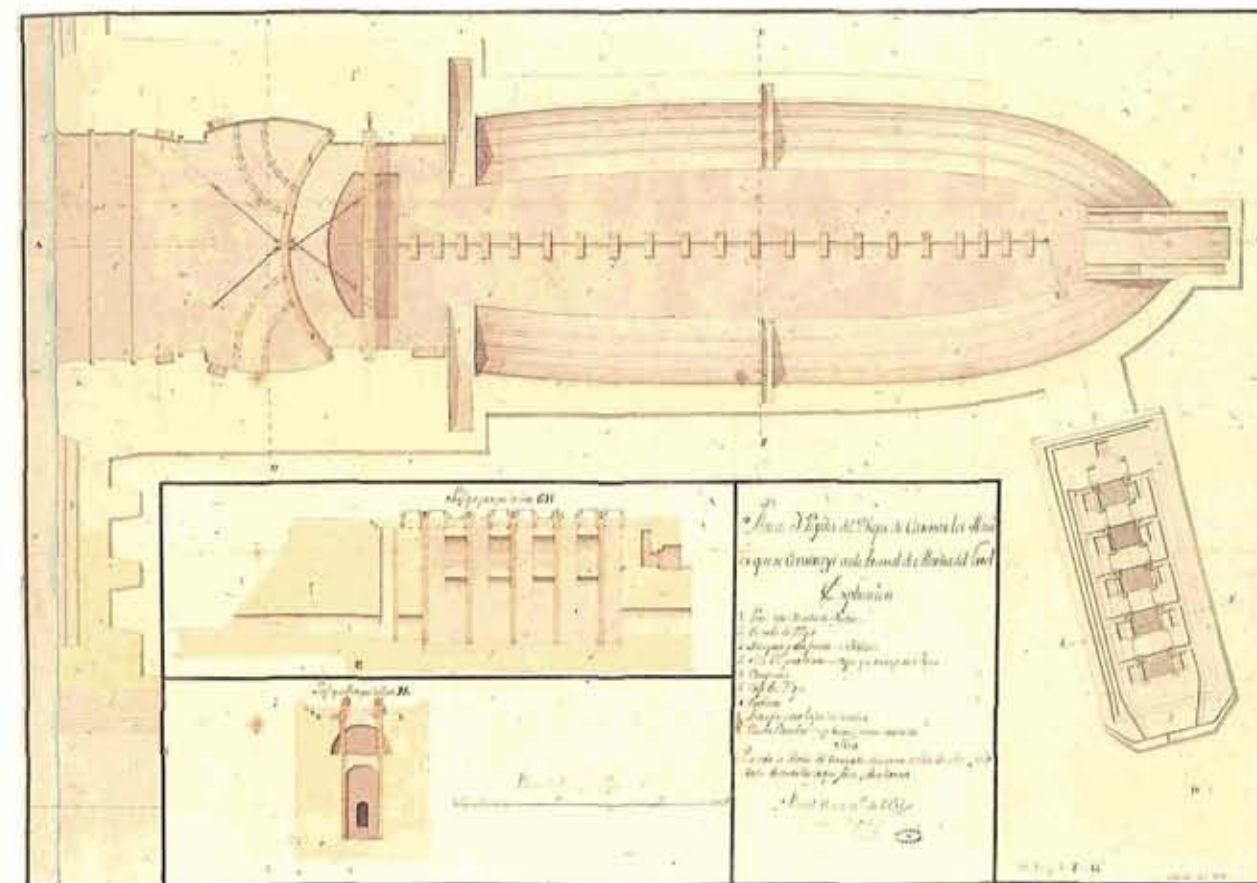


una dársena irregular que debía bifurcarse en su extremo en otras dos más pequeñas, las tres se cerrarían con amplios muelles que actuarían, a la vez, de plataformas de asiento a las edificaciones. Al igual que sucedía en el proyecto de Montaigú, Álvarez intentaba asignar a cada función un lugar preciso; si en general eran los muelles malecones los encargados de cumplir las distintas funciones, ahora en el proyecto de Álvarez, como resultado de su mayor expansión —una organización más precisa al convenir cada una de las dársenas en un centro funcional, diferenciado y casi autónomo— la dársena grande se destinaría a zona de maniobras militares; la dársena segunda, abierta al oeste, al servicio de almacén, y la tercera, la más pequeña, serviría para el carenado. De entre todas las funciones que Cosme Álvarez aplicó a su proyecto, había una que remitía al de Montaigú al concebir el recinto naval como exento y circundado, todo él, por un foso. Sin embargo, a la vista de las dificultades que aparecen para potenciar las gradas, en diciembre de 1748 el ingeniero propone a Ensenada la posibilidad de construir el arsenal independiente del astillero, proyectando llevar éste a la falda del Monte Esteiro «... dado que por conveniencia de diques de madera, comodidad de terreno y ahorro que ofrece este sitio en beneficio de la Real Hacienda», podría ser adecuado. En febrero de 1749 se notificó que el Rey había dispuesto llevar allí las cuatro gradas para construir navíos en los mismos términos que Cosme Álvarez había expuesto.

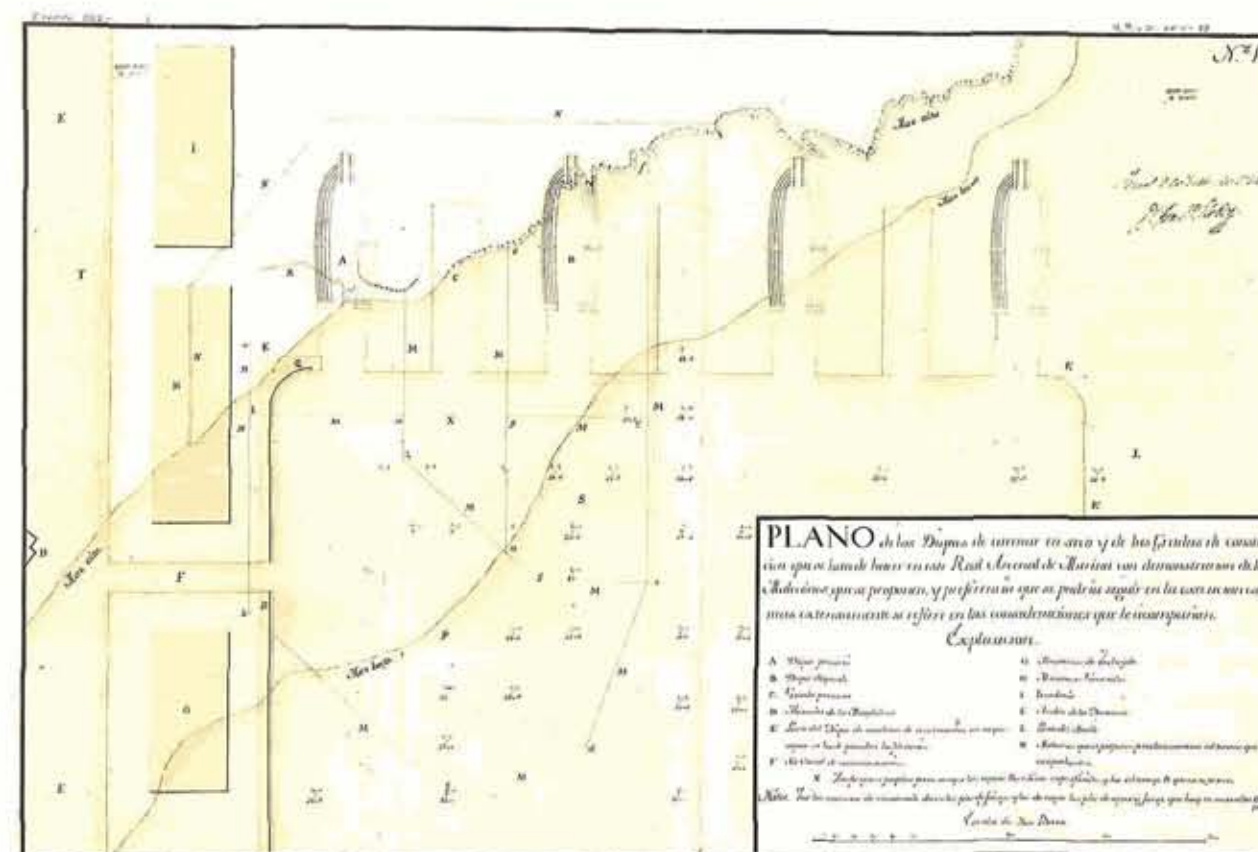
A través de la documentación que conocemos sobre el arsenal de Ferrol aparece un dato importante: cuando el ministro trata sobre la concepción del arsenal siempre figura, como principal preocupación, la situación y conveniencia de construir las gradas de carenar. En aquellos años esto se planteaba como política importante en la

construcción de barcos y, de hecho, la *Representación* que Ensenada dirige al Rey señala de forma clara tanto la necesidad de aumentar la flota como la necesidad imperiosa de reparar los buques, sustituyendo los elementos dañados y procediendo a su cambio: para ello era preciso carenar los barcos y, en este sentido, como pieza clave en la configuración del arsenal aparece lo que ya se llama en estos momentos el arsenal del dique. Ensenada sugeriría a Álvarez, en noviembre de 1748, la posibilidad de iniciar las obras del arsenal «... por las dos gradas con preferencia a las demás». Dejaba claro que una operación de este tipo no debía entenderse como alternativa a la construcción del astillero puesto que, hasta entonces, arsenal y astillero cumplían dos funciones bien distintas. Por ello, y dadas las diferencias existentes entre los distintos buques se procedió a un intento de normalizar y regularizar las piezas de recambio, lo cual determinó potenciar la construcción de los diques de carenar.

A partir de este momento, como ha señalado Rodríguez Villasante, es necesario entender la construcción del arsenal como un todo, valorando cada una de sus construcciones desde la idea de conjunto: las transformaciones que aparecen en el diseño de la nueva base naval se explican en función de cómo cambian los conceptos sobre tamaños y capacidad ofensiva de los buques, por cuanto que desde dicho parámetro será necesario fijar tanto las características de los castillos de defensa como de los lugares dedicados a la construcción, astilleros, o a la reparación, en los diques de carenar. Se define, pues, la necesidad de construir y mantener los navíos, así como organizar los servicios (almacén, defensas, marinería...) desde la referencia a las características (función y estructura) del buque, apareciendo por ello una

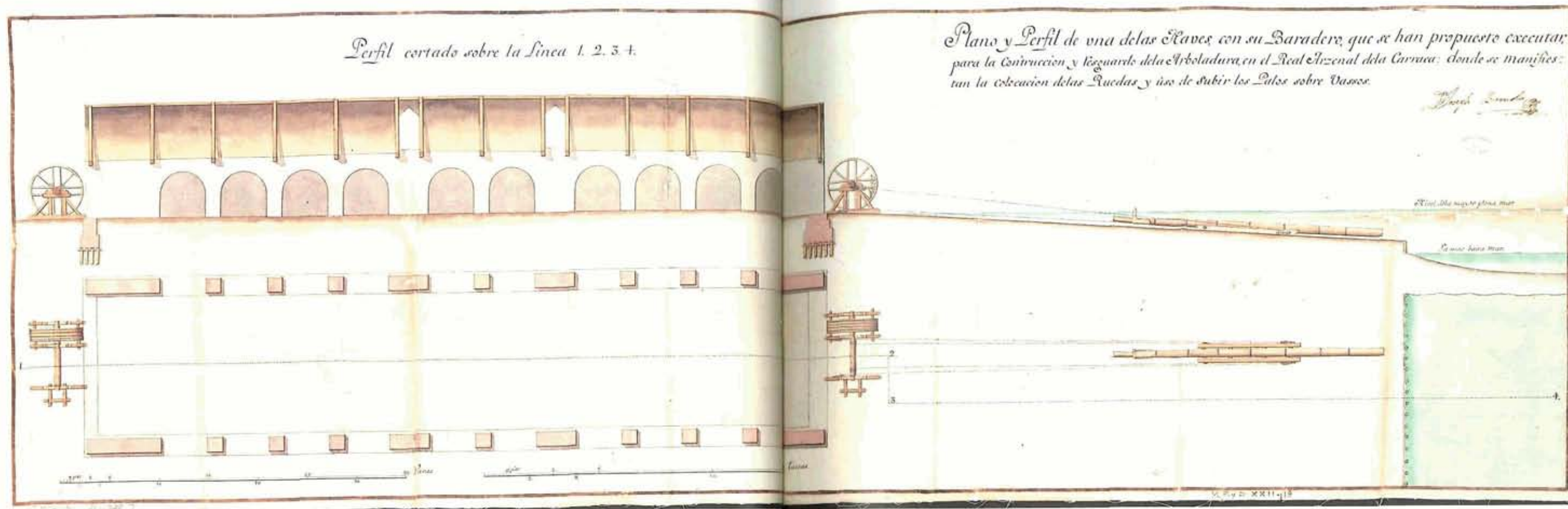


Plano del dique de carenar construido en Ferrol. 1757. A.G.S.



Plano de los diques de carenar que se construyen en Ferrol. 1754. A.G.S.





Naves para almacenar palos y velamen. La Carraca, s.f. A.G.S.

problemática nueva: en primer lugar, la referencia a un modelo francés o inglés de base naval; en segundo lugar, los cambios en el concepto mismo de navío condicionan cambios en las Ordenanzas de arsenales, pudiendo señalar cómo las redactadas en 1748, las de 1776 o las de 1793 «definen, cada una, tres conceptos diferentes de espacio». Por último, que el arsenal se concebiese desde las características del buque se refleja en la pretensión de la Armada, cuando señala como todo lo concerniente a la construcción del arsenal, y no sólo *en*, debía estar en manos de ingenieros de marina: ello tendrá como consecuencia la salida de las bases navales no sólo de los arquitectos titulados por la Academia de San Fernando, sino también de los ingenieros militares de tierra, a pesar de la oposición de Cermeño a esta medida.

Si el conjunto del arsenal se construyó desde la referencia a las necesidades del navío, normalizar la realización del mismo fue la referencia clave de los trabajos: la idea se aplicaba, fundamentalmente, al casco y por ello Jorge Juan (frente a la propuesta de

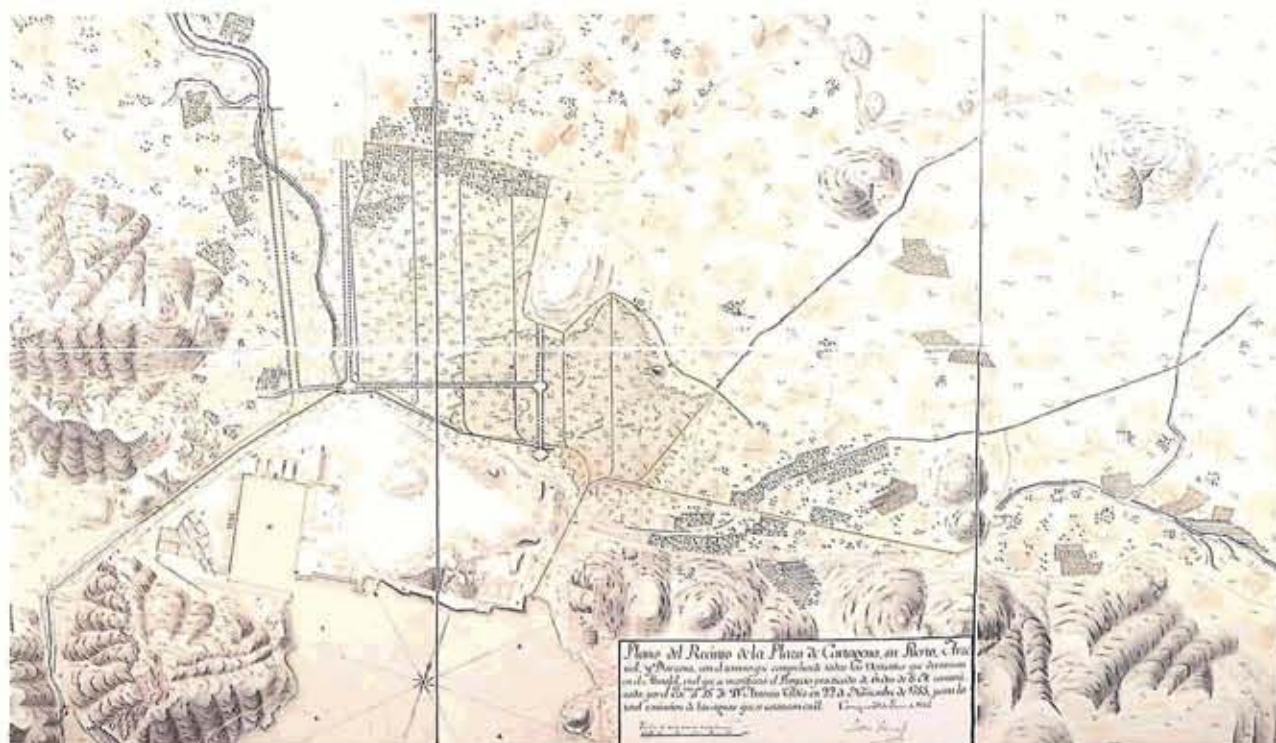
Cosme Álvarez o a la de Feringan Cortés para Cartagena) entenderá el arsenal no como conjunto de almacenes, oficinas y tinglados, sino desde la voluntad por normalizar la construcción del casco del navío «... para que las obras de un arsenal, como el que V.E. tiene dispuesto se ejecute en la villa de Ferrol vaya con propiedad, solidez, geometría, conveniencia y fidelidad que se requiere es necesario que se hagan con anticipación todos los preparativos necesarios no sólo de materiales, sino de útiles y gentes que, por un prudente cómputo, se premedita ser preciso». La construcción del casco suponía por una parte racionalizar, —intentando abaratar en tiempo y dinero— las obras marinas, pero al mismo tiempo, implicaba organizar una nueva población inexistente hasta el momento. Comentando una carta de Alonso Pérez Delgado a Cosme Álvarez, Merino señalaba «... es menester que V.S. tenga muy presente que no tenemos contra maestres ni ayudantes de constructor que valgan un ochavo». A la vista del informe, Ensenada encomendó al marino, en una

«Instrucción Reservada de lo que de orden del Rey debe observar el capitán de navío D. Jorge Juan», la misión de inspeccionar la situación de los arsenales ingleses: «en los encargos del servicio de Su Magestad que se le hacen y se explicaran aquí, cuyo desempeño se fía a su inteligencia, prudencia y conducta... procurará con la maña y secreto posible adquirir noticias de los constructores de más fama en las fábricas de navíos de guerra de aquella corona», refiriéndose a Inglaterra, «y valiéndose de los medios que le dicte su prudencia, y aprovechando las ocasiones que facilita el estudio o la casualidad tratará de forma de ganar uno o dos de estos constructores que vengan a Madrid y se empleen en la construcción de navíos para S.M. en nuestros arsenales; pero bajo la precisa condición que han de enseñar a dos, o tres, o más oficiales nuestros el arte de fabricar... Visitará los arsenales de mayor nombre de Inglaterra, y siempre con el disimulo de una mera curiosidad, formará y remitirá planos de ellos y de sus puertos. Hará y remitirá plano de un navío de cada clase de los que se

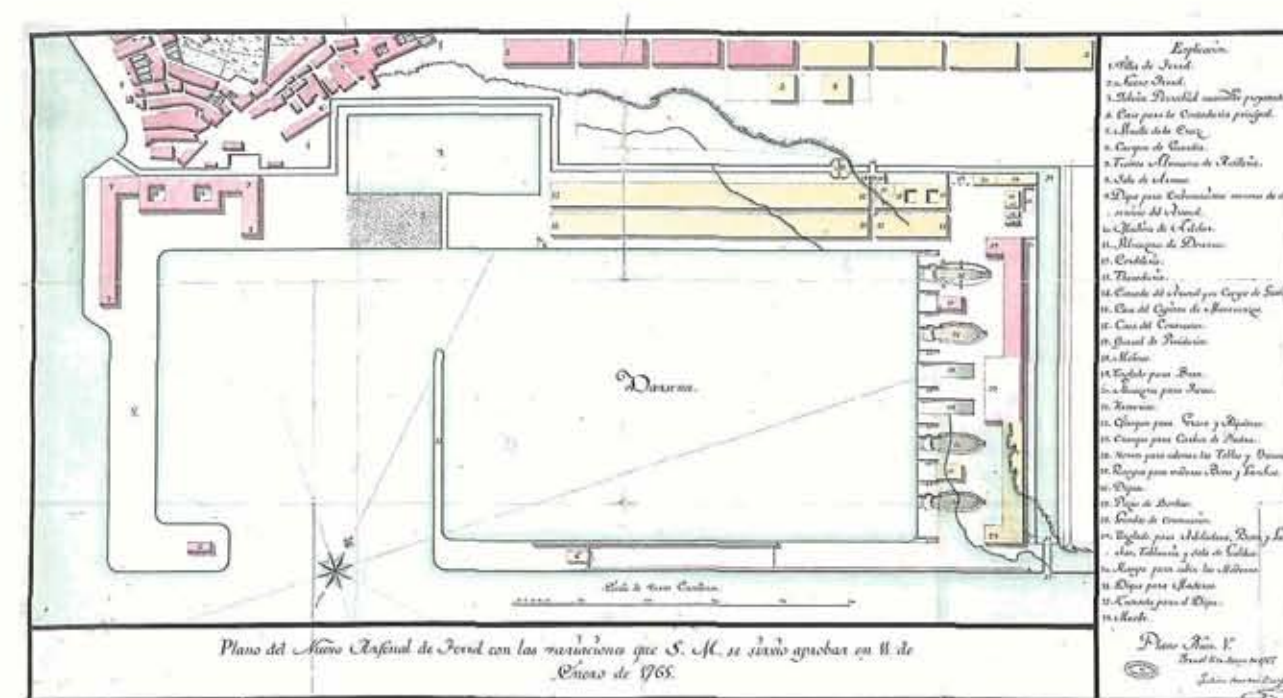
compone la Armada inglesa, incluso fragatillas de remos, brulotes y bombardas, con expresión de todas sus medidas y las de sus arboladuras, aparejos... de modo que si se intentase pudiera fabricarse por el plano otro semejante bajel... Estará en la mira de los instrumentos que se hagan de nueva invención y libros que se publiquen sobre puntos de marina, a fin de que si se hallare que de su noticia pueda resultar de utilidad a nuestra armada, compre y dirija a España ejemplares de todos. Así mismo, solicitará ver todo plano secreto de las colonias en fortificaciones que tienen los ingleses en América...»

La misión de espionaje encomendada a Jorge Juan ha sido estudiada por distintos historiadores: convendría entonces destacar un hecho importante como es el que en Brest se había iniciado ya, en 1742, un movimiento teórico sobre la organización de los diques, al mandarse construir tres diques en la ensenada llamada de Pontaiou. Se destacaba cómo la construcción por parte de suecos y franceses de diques de carenar para la construcción

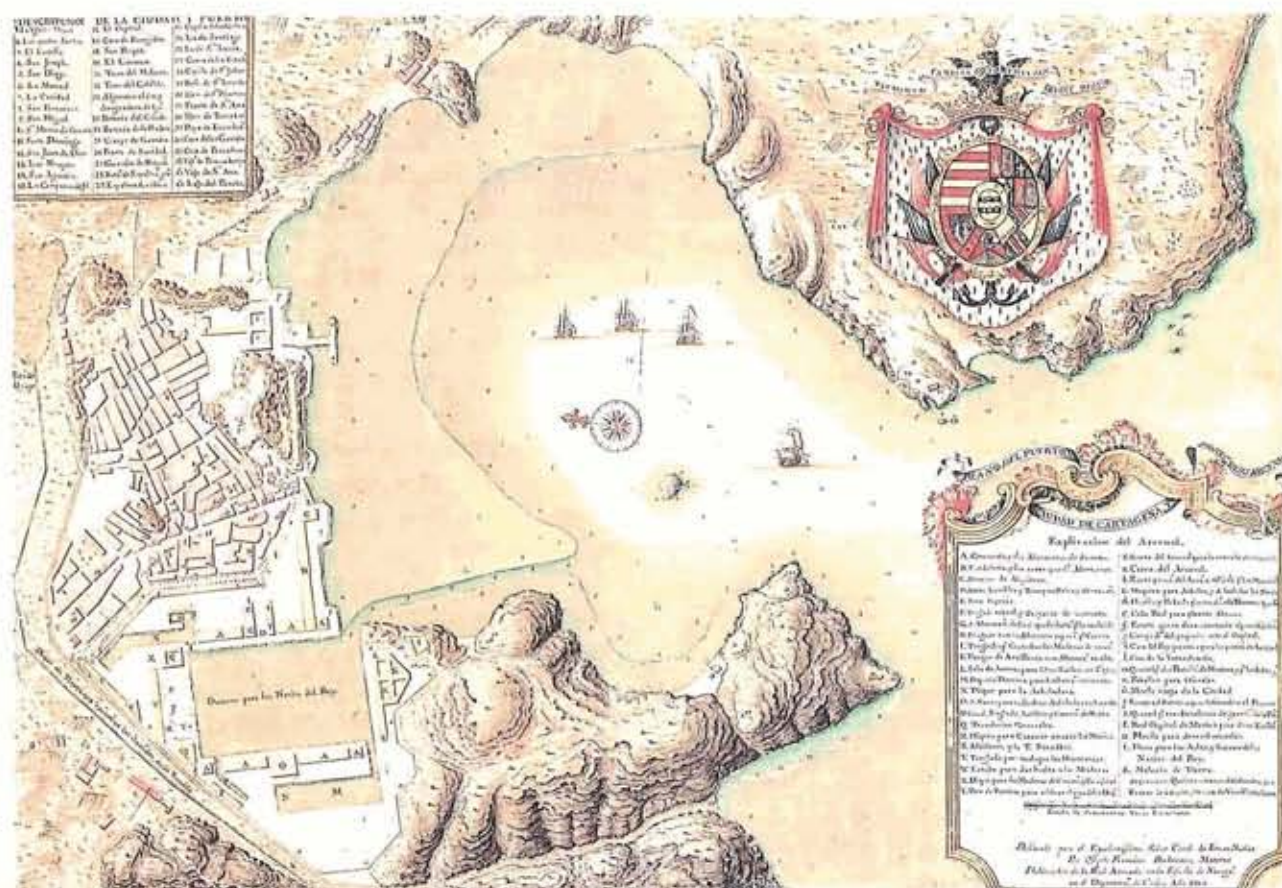




Plano de la plaza, su puerto, arsenal y dársena de Cartagena. Antonio Valdés. 1785. S.G.E.



Plano del arsenal y Nueva Población de Ferrol. 1765. A.G.S.

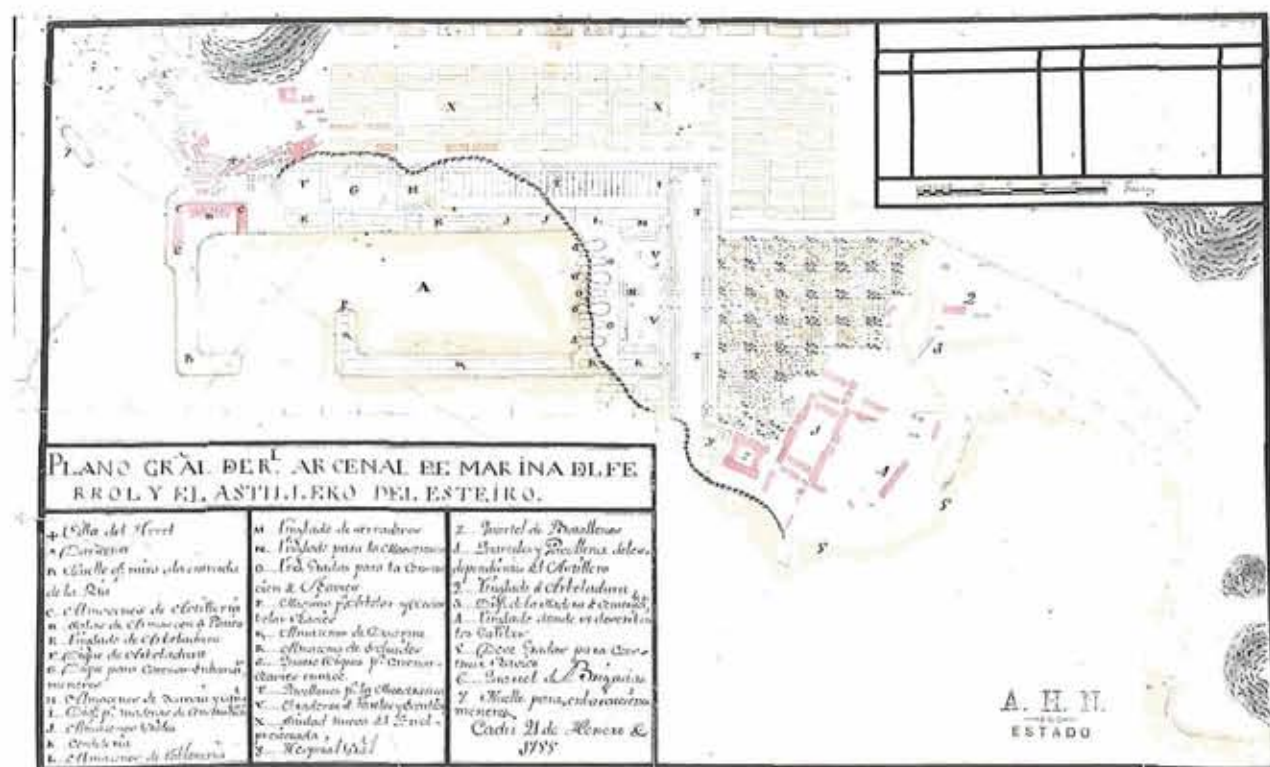


Descripción de la ciudad, puerto y arsenal de Cartagena. 1763. B.N.



Plano del arsenal de Ferrol y de su Nueva Población. 1786. A.M.N.





Plano del arsenal de Ferrol y la Nueva Población de Esteiro. 1755. A.H.N.

de buques era importante puesto que éstos, hasta el momento, tan sólo utilizaban a España para reparaciones, construyéndose siempre en gradas de construcción y atribuyéndose, comenta Merino, esta decisión al factor clima como elemento principal que puede explicar la diferencia. La reparación de buques, como he comentado, se convirtió en uno de los aspectos más importantes del arsenal: estudiado el problema del coste de algunos de los navíos por Alfredo Vigo (comenta como el *Victory* de Nelson costó tan sólo 63.174 libras cuando fue botado en 1765, pero en la época en que combatió en Trafalgar las reparaciones del mismo habían aumentado hasta más de 250.000 libras ascendiendo, en 1815, a más de 370.000) Fernández Durán habló con dureza del *Trinidad*, el mayor buque del siglo XVIII, al señalar cómo «...con el coste primitivo del navío y el de las repetidas obras y reparaciones que se hicieron... pudo muy bien hacerse de oro o, al menos, otro nuevo más a propósito y por mucho menos precio.» El coste de reparación de buques se planteaba no

sólo con el aumento de precios de materiales, sino debido también en parte a las condiciones de trabajo de las carenas o calafateados «...los jornales de los obreros subían infinito por la posibilidad de trabajar en el interior de un buque tumbado sobre un costado; el espacio no permite moverse y buscar un espacio más cómodo para hacer avanzar el trabajo, no se puede hacer fuerza para quitar las piezas podridas y colocarle unas nuevas.» Además el buque sufría por estar apoyado tan sólo sobre un flanco, y esto llevó a la generalización de los diques de carenar en seco, solución concebida para resolver estas dificultades.

Jorge Juan, que había viajado a Inglaterra en noviembre de 1748 (donde residió hasta mayo de 1750) tuvo el encargo de contratar constructores y maestros primero para trabajar en el arsenal de Cartagena y, posteriormente, para hacerlo en el de Ferrol. Sabemos que en 1750 llegaron a Cartagena el constructor Edward Bryant, el ayudante William Richards, el contraatastero de jarcia holandés Hans van Graff, con su hijo, así como cierto número de

maestros carpinteros de arboladura. Jorge Juan define entonces el arsenal desde la función principal de los diques de carenar: establece el espacio a partir de funciones y, en este sentido, el memorial que remite a Ensenada describe la ciudad a partir de lo específico de cada uno de los trabajos que en ella deben realizarse. Preveía que, incluyendo oficiales y guarnición (unos 1.000 hombres esta última) se emplearían de 8.000 a 9.000 hombres en las obras del arsenal; para el transporte de piedras y materiales, estimaba necesarios 80 lanchones y otras tantas embarcaciones menores, cifrando entre 3.000 y 4.000 los que habrían de trabajar en las canteras para no interrumpir los trabajos. A esta multitud, unos 12.000 hombres, se les debía dar alojamiento, víveres y herramientas; pero por lo que respecta a la construcción de navíos apuntaba cómo «...se pueden tener los preparativos para la construcción de 12 navíos a un tiempo, que es el número de gradas que se han hecho, y dado el caso en que el constructor se empeñe en hacerles se podrá tener la seguridad de su construcción en el tiempo regular: haciéndose cargo de que para cada navío pide el constructor 200 carpinteros, 50 aprendices y 50 calafates, que hacen todo 300 hombres, con que para los 12 navíos serán necesarios 3.600. Dense a lo menos 2.000 hombres de peonaje para éstos y 600 carpinteros de banco, y harán en todo 6.200 hombres. Hoy día no existe en el arsenal más de 1.200 a 2.000 en todo». Pero no solamente su cálculo sobre la población sita en Ferrol se limitaba a los carpinteros que directamente trabajaban en los buques sino que enumera además otras necesidades como las fraguas, fábricas de jarcias y lonas..., señalando cómo para las primeras serían necesarios 50 operarios, mientras que para las fábricas calculaba (para cubrir las necesidades al año de cuatro navíos de 70 cañones) no menos de 100 telares y

1.500 hombres, atendiendo éstos exclusivamente las necesidades de la lona.

Esta lógica que le llevaba a definir el número que debían residir en la población le hacía, igualmente, definir la construcción de los buques en base a una ordenación del espacio: el hecho más importante era la escasez y alto precio de las materias primas tradicionales que obligaban a ahorrar y prolongar la vida de los instrumentos. Uno de los problemas principales de la Marina radicaba en la conservación del material «...si no se emplean todos los medios posibles para prolongar más de 10 años la vida de las embarcaciones que las componen, ello se debe a que la madera sea tan rara que se considere imposible mantener la marina al nivel que debe estar». Y el dato, que puede parecer anecdótico o curioso, pero ajeno a cuestiones de diseño urbano en la concepción de la base naval, entiendo cobra importancia cuando sabemos que la forma de conservar el material era diferente en Francia que en Inglaterra: en el primero, los buques, a su llegada al arsenal, eran desmantelados y tanto velas, palos como cañones se guardaban en depósitos o almacenes; por el contrario, en los arsenales ingleses los navíos estaban siempre prestos, centrándose todo el interés en los trabajos de construcción y reparación. Como consecuencia, en las bases francesas la organización de almacenes y depósitos era tema relevante mientras que, por el contrario, en Inglaterra el tema se entendía como menor. A la vista de ello Jorge Juan decidió (como ha comentado Rodríguez Villasante) establecer un tipo de base naval que toma del modelo inglés la organización de arsenal y astillero y del francés la idea de almacenes y depósitos.

Merino, estudiando el tema de la vida media de los navíos españoles y comparándola con la de franceses e ingleses en cinco momentos concretos

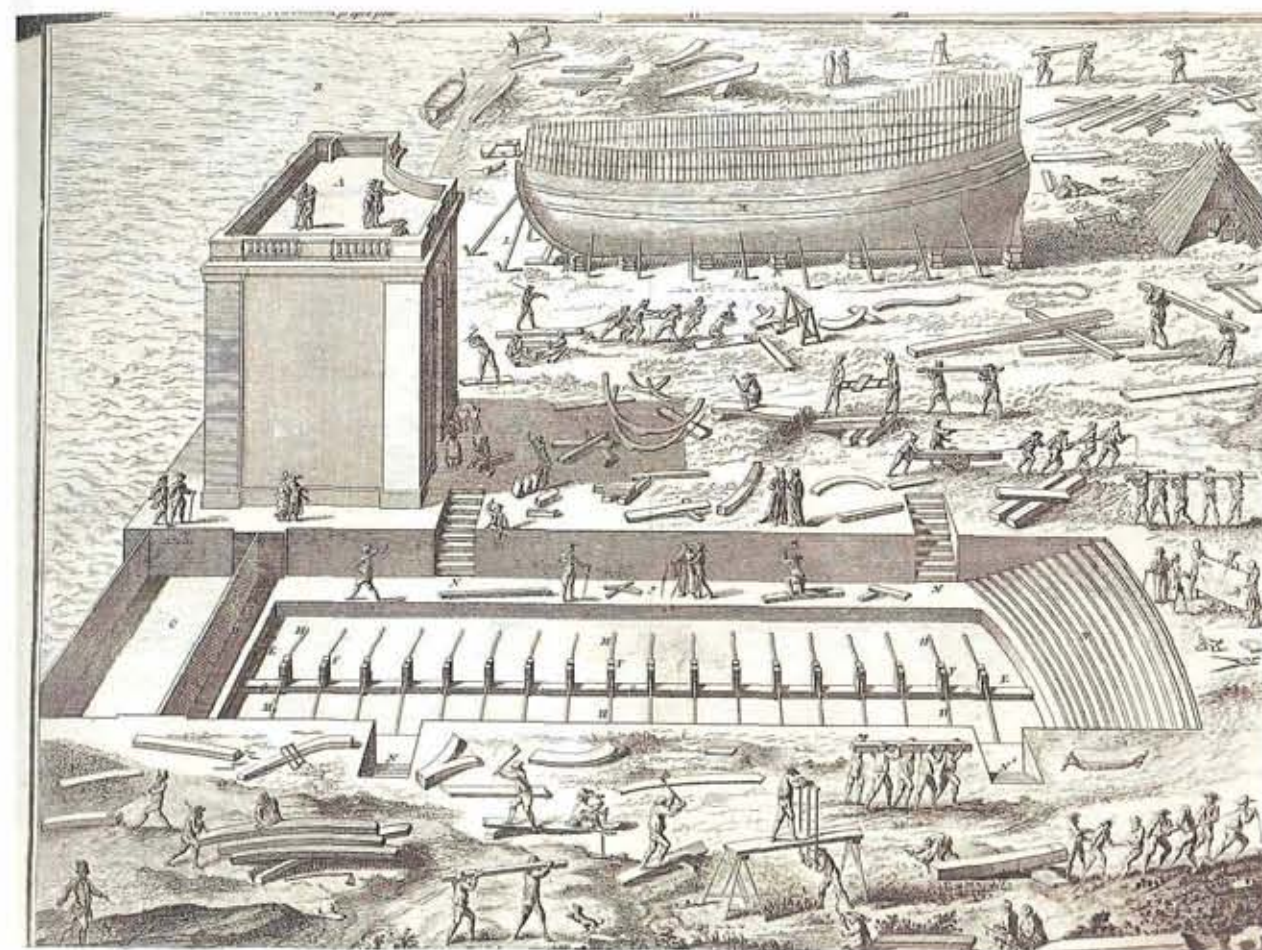


(entre 1725; 1749; 1750-1774; 1775-1799 y 1800-1824) destacaba lo siguiente: la vida media de un navío español en el primer período era de 14,7 frente a 24,8 en Francia y 23,8 en Inglaterra; en el período de 1750-1774 la vida media de los navíos de línea españoles se había más que duplicado (31,6), mientras que la de los franceses bajaba (18,9) y la de los ingleses subía en proporción similar a la de los españoles (31,32); en el período 1775-1799 la vida media de los buques españoles fue de 22,4; la de los franceses es 22,3 y la de los ingleses 29,1. El propio Merino comenta cómo estas cifras deben ser leídas con todo tipo de reservas, no concediéndolas más que un ligero valor indicativo para el caso español. De cualquier forma el problema fundamental en el arsenal (la reparación de los navíos en diques de carenar) planteó problemas de diseño que iban más allá de una discusión sobre la forma y entraban en el campo de las matemáticas, al debatirse cómo definir y establecer los diques, fijar las compuertas de cierre y, al mismo tiempo, dar solución al problema de vaciar éstos de agua, para lo cual se utilizaron en un principio bombas de agua movidas con el trabajo de forzados y, posteriormente, las primeras bombas de *fuego* o de vapor (las primeras máquinas de vapor que aparecen entonces dentro del panorama cultural español).

Con todos estos datos (y, sobre todo, a la vista de esta problemática) en 1751 Jorge Juan, tras recorrer detenidamente varios puertos del norte, apoyaba la candidatura de Ferrol para organizar en aquel punto un gran arsenal: el Rey le confió la dirección de las construcciones navales y de las obras de los arsenales para lo cual, en 1752, reunió en Madrid por espacio de 9 meses a los constructores de arsenales, de obras civiles y buques con vistas a complementar un plan de actuación conjunto del

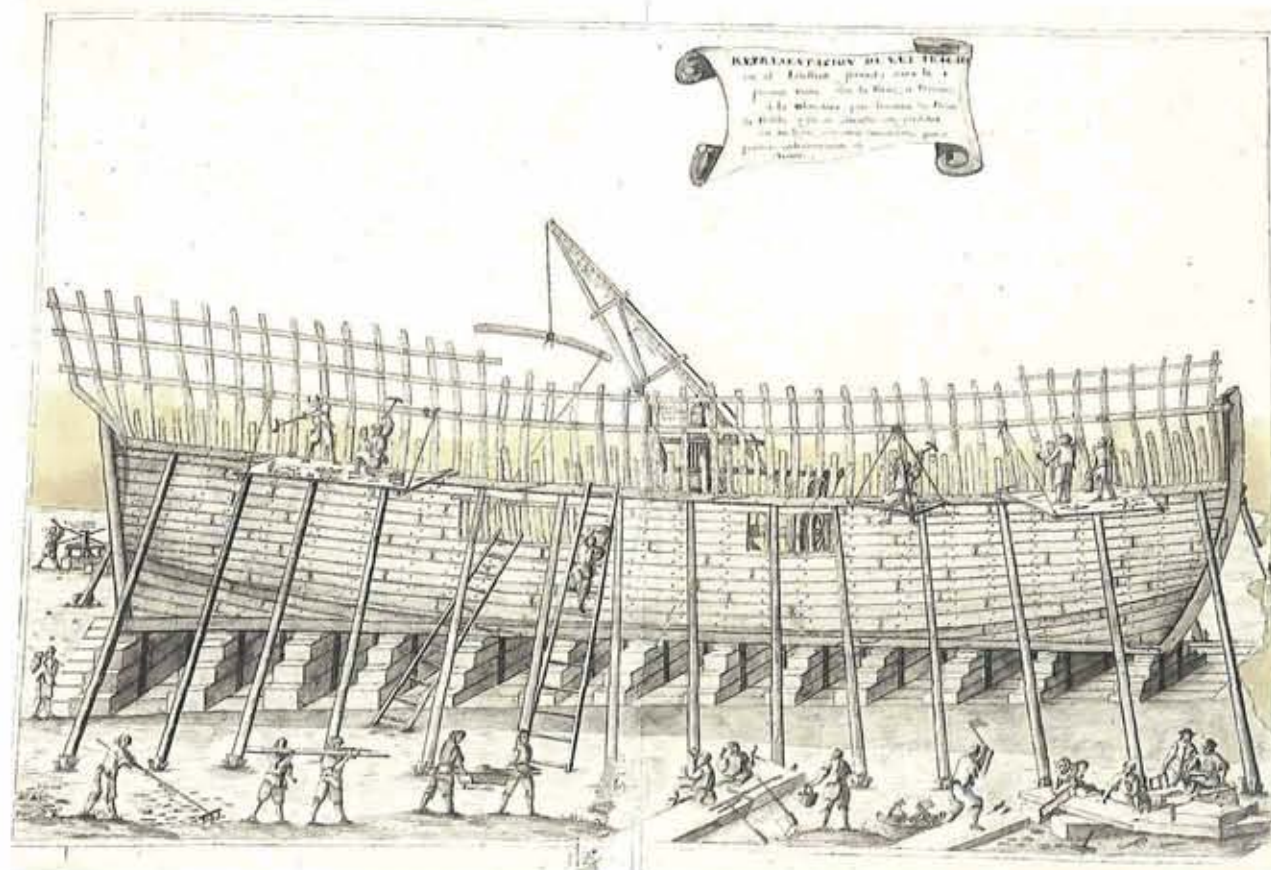
cual se dedujeran normas para la construcción, armamento, aparejos de navío y otras embarcaciones. Como consecuencia de estas primeras reuniones sabemos de la importante actividad desarrollada en los arsenales: el *Aquilón* fue uno de los primeros navíos construidos en Ferrol bajo la dirección de William Turner, quien su vez seguía las pautas marcadas por Jorge Juan, alcanzando el buque, en sus pruebas, la velocidad de 9 nudos en ceñida y 12 en viento largo, lo cual era realmente mucho para la época. Por tanto, y por el método del asiento, se efectuará en el arsenal de la Carraca la botadura de las primeras unidades: cuatro jabeques de 928 toneladas y 60 metros de eslora, con fortificación suficiente para una batería de 24 cañones de a 8 (por un costo de 66.000 reales de vellón cada uno) a los que se les dio los nombres de *Cazador*, *Volador*, *Liebre* y *Galgo*. La primera fragata, botada en 1753, fue la *Perla* y en mismo año se lanzó un navío de dos puentes, *Septentrión*. A la vista de todo ello se podría establecer una breve reflexión: si Jorge Juan reunió en 1752, a los constructores de arsenales, sería conveniente comprender previamente cuáles fueron los proyectos que, desde un principio, se habían formulado sobre Ferrol.

Alfredo Vigo Trasanco ha estudiado el tema, analizando la idea propuesta por Cosme Álvarez en 1747: «...el proyecto de Álvarez suponía la creación de un enorme recinto naval presidido por una grandiosa dársena irregular tendente, no obstante, forma rectangular que, por su extremo oriental, se bifurcaba en otras dos más pequeñas dirigidas una hacia N.E. y otra a S.E. Las tres se cerrarían con amplios muelles que actuarían, a la vez, de plataformas de asiento de las edificaciones...». Al poco de formularse el proyecto de Cosme Álvarez se propone una nueva idea que, olvidando las



Construcción del casco en grada. Marqués de la Victoria. *Diccionario demostrativo con la configuración o anatomía de toda la arquitectura naval moderna*. 1719-56. A.M.N.





454 Construcción del casco en grada. Marqués de la Victoria. *Diccionario demostrativo con la configuración o anatomía de toda la arquitectura naval moderna*. 1719-56. A.M.N.

gradas del proyecto inicial planteaba un esquema alternativo: Joseph Petit de la Croix presentaba, en agosto de 1750, un proyecto de arsenal en el cual, si bien mantenía las dimensiones globales de la propuesta de Alvarez y conservaba también la triple organización, introducía una componente importante al definir la nueva población de la Magdalena como elemento fundamental del proyecto. Entendía que el plano aprobado en 1750 tenía amplias dimensiones y, por tanto, era necesario (teniendo además en cuenta las opiniones de Jorge Juan sobre el número de trabajadores que debían colaborar en las obras del arsenal) organizar una gran población. Lo sorprendente de la idea consiste en que abandona cualquier posible reflexión en términos de arsenal, desde los supuestos de funcionalidad, y repite las ideas de embellecimiento que habíamos podido ver en algunas de las ciudades francesas de estos años. Si bien en abstracto entendía que el arsenal debía componerse tanto de los tinglados destinados a buques como de la población, sin embargo, aislaba el trazado de esta última del proyecto global mediante arbolados y alamedas y concebía la nueva población de la Magdalena como una trama rectangular (cinco calles longitudinales cortadas por ocho más cortas de igual anchura) donde establecía una plaza central. Al suprimir, frente al proyecto de Alvarez, las cuatro gradas existentes, y eliminar la función de astillero, manteniendo las mismas dimensiones, parece claro, comenta Vigo, que surgieran espacios residuales sobre los cuales Croix actuó con la mentalidad y formación características del ingeniero francés: en esa plataforma occidental abría la puerta de acceso al arsenal, comunicándolo con el monte y el nuevo astillero de Esteiro, por ello las alamedas que arrancaban desde la puerta, debían conducir al transeunte hasta las inmediaciones del muelle en donde estaban situados

todos los diques. A mitad de camino «...una nueva plazoleta, ésta de forma oval, volvería a ver su espacio presidido por una fuente monumental». Frente a esta idea, el proyecto que formula Jorge Juan en 1751, tiene una intención clara: lograr reducir y simplificar la propuesta de Cosme Alvarez con vistas a lograr un coste menor en las obras y un más rápido fin en las mismas. El proyecto de Jorge Juan es, en extensión, algo menor que los concebidos anteriormente y debemos valorarlo como el enfrentamiento que surge entre el ingeniero naval que proyecta una ciudad desde la racionalización definida en el casco del navío y el ingeniero militar que propone en estos momentos la ordenación de una población desde las referencias a la naturaleza y al paseo como lugar de consideración de un poder real. Jorge Juan optaba por mantener la división prevista en la dársena y para ello dividía ésta en dos partes mediante un pequeño martillo que debía adentrarse en las aguas. Creaba una zona, a poniente, casi cuadrada y otra, a oriente, de mayor amplitud para utilizar como lugar de internada, reparación y construcción, ya que de nuevo volvió a incorporar al conjunto naval la función de astillero si bien tan sólo para complementar las posibilidades industriales del núcleo situado en Esteiro. De este modo, el proyecto de arsenal implicaba definir un gran rectángulo perimetral que inscribiría a otro, algo menor, destinado a dársena; el espacio restante, comprendido entre los dos rectángulos, se concebía para servir de asiento a las diferentes edificaciones así como a dos amplios diques destinados para la arboladura y depósitos de madera de construcción. El acceso al arsenal se realizaba a través de tres puertas situadas en las inmediaciones de los núcleos de población: Ferrol viejo, Magdalena o Ferrol nuevo y Esteiro.



Jorge Juan había presentado en 1751, como ya he comentado, un proyecto de arsenal donde aceptaba la idea de una nueva población, la Magdalena, anteriormente expuesta por Croix, si bien ofrecía un plano bien distinto: exenta y diferenciada del lugar de trabajo, paralela al mismo tiempo también a la población de Esteiro, sorprende ver el proyecto que ofrece en 1755 por cuanto que las diferencias entre uno y otro son evidentes; en esta fecha la población de Esteiro ha desaparecido y la misma se encuentra absorbida por la Magdalena, sustituyéndose los esquemas de arbolado esbozados por La Croix definiendo, en su lugar (y allí donde estaba antes la población de Esteiro) un sorprendente jardín botánico que encaja perfectamente con las investigaciones sobre ciencias naturales realizadas hasta el momento. Entiende que es absurdo mantener dos poblaciones (Esteiro y Magdalena) próximas una a la otra y decide, por tanto, unificar ambas: la idea de unir las refleja la voluntad por hacer único el espacio destinado a vivienda que depende del astillero y del arsenal, rompiendo entonces la disociación existente al mismo tiempo entre ambos. Y al igual que había definido el trazado del arsenal desde la pauta fundamental de los diques de carenar, concibe ahora la población desde el número de los habitantes o, lo que es lo mismo, desde la tan citada referencia a la normalización del Casco. Merino comenta cómo uno de los problemas más importantes de los arsenales era, precisamente, el alojamiento «...estaba claro que la maestranza se alojaba en sus propias casas y que constituía buena parte de la población». Sin embargo la Magdalena, hasta el momento, alojaba no sólo a los trabajadores del arsenal, sino también a buen número de soldados y marineros de forma permanente, incrementándose éste cuando se preparaba un armamento. En Brest, por ejemplo,

hacia 1770 (y en época de paz) se ha constatado que el cuartel de marineros, cuando estuvo terminado, no podía albergar a más de 2.500 soldados cuando hacían falta 350 para cada navío de 74 cañones. En 1761 el ingeniero Francisco Llovet presenta un nuevo proyecto para la Magdalena: frente al plano un tanto abstracto de Jorge Juan (quién no había entrado en análisis de la composición de manzanas ni tampoco en estudios sobre la tipología de viviendas) definía ahora el número de viviendas que debían figurar por manzana y fijaba, al mismo tiempo, la necesidad de que cada uno de los bloques tuviese un pórtico de tres varas de ancho, cubierto con bóveda de arista y elevado a dos tercios sobre el nivel de calle. Llovet indicaba la conveniencia de construir en piedra las viviendas, precisando que solamente debían tener dos plantas; señalaba, por último, la obligatoriedad de que los constructores adoptasen un modelo único de fachada puesto que de esta forma serviría para *satisfacción y conveniencia* del vecindario. Parece claro que los soportes estaban concebidos para proteger a los transeúntes de las inclemencias del tiempo y para facilitar, al mismo tiempo, la fluidez de circulación; a su vez, la utilización de la piedra (ya fuese en forma de sillar o mampostería lucida) garantizaba la perdurabilidad de la obra y, sobre todo, se convertía en material incombustible, problema grave en el arsenal. Lo más importante, sin embargo, es que asume, en 1761, todo el pensamiento formulado por los ingenieros militares sobre la tipología de viviendas en hilera, adelantándose en algún sentido a las propuestas que, pocos años más tarde, se formularán en la colonización de Sierra Morena por parte de los ingenieros militares y proponiendo entonces que todas y cada una de las viviendas de la población de



Mariano Sánchez. Vista de los almacenes de Ferrol. Oleo. Patrimonio Nacional.

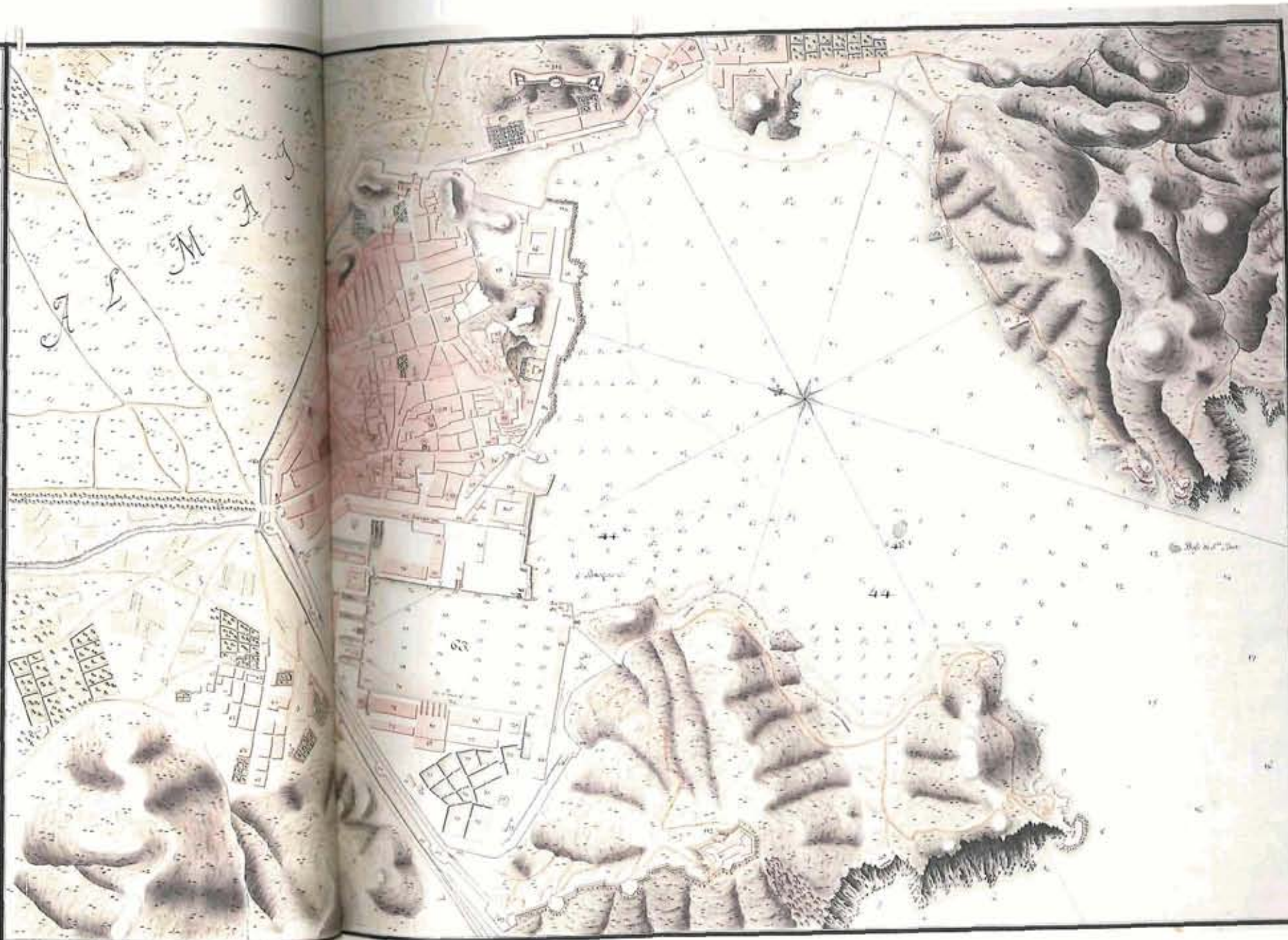
la Magdalena correspondan a un modelo que es, precisamente, el de los cuarteles militares. Es evidente que la formación de Llovet, y al propio tiempo su propuesta de ciudad, es distinta de la de Jorge Juan: mientras que el marino planteaba la población desde la función de la máquina Llovet, por el contrario, con una experiencia bien diferente (y en este sentido su proyecto para Santander, concebido casi en estos mismos años, o los que propone en Cataluña son sintomáticos) asume e integra la reflexión sobre la tipología de la vivienda cumpliendo entonces un aspecto que no había sido, hasta el momento, tratado por Jorge Juan, abriendo una nueva idea sobre el sentido del arsenal que tendrá su máxima expresión con la llegada de Sánchez Bort a Ferrol. Si el pensamiento de Jorge Juan sintetiza una reflexión que tiende a precisar claramente el lugar de producción y entiende la vivienda como elemento dependiente del mismo, abandonando por completo cualquier consideración sobre tipología o solución espacial, Llovet refleja ser un ingeniero de formación distinta que se preocupa, sobre todo, por la construcción de la ciudad. Sánchez Bort, representa un tipo de ingeniero que no es el uno ni el otro: formado gracias a viajes realizados a París, Bruselas y La Haya, así como a puertos famosos de

Francia, Flandes y Holanda, había partido en 1751 regresando a España al año siguiente. A su vuelta, y por el informe que presenta en la Academia de San Fernando, sabemos que había estudiado proyectos de canales, hospicios y hospitales en aquellos países, depositando sus informes en la Secretaría de Hacienda. Sin embargo, su formación como ingeniero, antes del viaje, no había sido importante: apenas escasos conocimientos sobre la arquitectura hidráulica adquiridos en las obras de Murcia y El Pardo, su primer gran destino es el que recibe en enero de 1754, cuando es enviado como ayudante de Francisco Llovet en las obras de Ferrol, teniendo a su cargo alguno de los proyectos más importantes del arsenal del parque. De su formación como ingeniero sabemos gracias al estudio realizado por Rodríguez Villasante: tras estudiar sus manuscritos destaca cómo las citas que realiza, a lo largo de su vida, son a los trabajos de Belidor, a la *Física Experimental* de Desaguliers; *Leçon de Phisique Experimentale* de Noyet y Malecón; el *Traité des ponts* de Gautier; Frezier en su *La theorie et la pratique de la coupe des pierres*... Cuando Sánchez Bort se hace cargo de la dirección de las obras de la base naval, se encuentra ya construido el astillero de Esteiro y el arsenal del parque, así como puestos los cimientos del arsenal



**Plano General de la Plaza de Cartagena, su Arsenal, Puerto, y Baterías**  
que le defienden, con las obras de fortificación, que de Orden de S. M. se están construyendo.

1. Iglesia de San Diego	22. Puente General, y Almacenes de Artillería de Exército	43. Baterías de encarnada, y Artillería de la Ciudad, en campo de Sancho, y donde se hacen para R. M. Artillería
2. Puente de la Merced	23. Puente General, que servía para tropa de Artillería, y se sirve para la fábrica de Artillería de los Franchises del Arsenal	44. Batería para 12 Cañones en el Espinadero grande en Espinero del Puerto
3. Iglesia, y Hospital de la Ciudad	24. Puente General, que se está abriendo para el alojamiento de Artillería de Exército	45. Batería para 12 Cañones en el Espinadero grande en Espinero del Puerto
4. Puente de la Merced	25. Puente General de Marina, y casa del Almirante	46. Batería para 12 Cañones en el Espinadero grande en Espinero del Puerto
5. Puente de la Merced	26. Puente General de Marina	47. Batería para 12 Cañones en el Espinadero grande en Espinero del Puerto
6. Puente de la Merced	27. Puente General de Marina, y casa del Almirante	48. Batería para 12 Cañones en el Espinadero grande en Espinero del Puerto
7. Puente de la Merced	28. Puente General de Marina, y casa del Almirante	49. Batería para 12 Cañones en el Espinadero grande en Espinero del Puerto
8. Puente de la Merced	29. Puente General de Marina, y casa del Almirante	50. Batería para 12 Cañones en el Espinadero grande en Espinero del Puerto
9. Puente de la Merced	30. Puente General de Marina, y casa del Almirante	51. Batería para 12 Cañones en el Espinadero grande en Espinero del Puerto
10. Puente de la Merced	31. Puente General de Marina, y casa del Almirante	52. Batería para 12 Cañones en el Espinadero grande en Espinero del Puerto
11. Puente de la Merced	32. Puente General de Marina, y casa del Almirante	53. Batería para 12 Cañones en el Espinadero grande en Espinero del Puerto
12. Puente de la Merced	33. Puente General de Marina, y casa del Almirante	54. Batería para 12 Cañones en el Espinadero grande en Espinero del Puerto
13. Puente de la Merced	34. Puente General de Marina, y casa del Almirante	55. Batería para 12 Cañones en el Espinadero grande en Espinero del Puerto
14. Puente de la Merced	35. Puente General de Marina, y casa del Almirante	56. Batería para 12 Cañones en el Espinadero grande en Espinero del Puerto
15. Puente de la Merced	36. Puente General de Marina, y casa del Almirante	57. Batería para 12 Cañones en el Espinadero grande en Espinero del Puerto
16. Puente de la Merced	37. Puente General de Marina, y casa del Almirante	58. Batería para 12 Cañones en el Espinadero grande en Espinero del Puerto
17. Puente de la Merced	38. Puente General de Marina, y casa del Almirante	59. Batería para 12 Cañones en el Espinadero grande en Espinero del Puerto
18. Puente de la Merced	39. Puente General de Marina, y casa del Almirante	60. Batería para 12 Cañones en el Espinadero grande en Espinero del Puerto
19. Puente de la Merced	40. Puente General de Marina, y casa del Almirante	61. Batería para 12 Cañones en el Espinadero grande en Espinero del Puerto
20. Puente de la Merced	41. Puente General de Marina, y casa del Almirante	62. Batería para 12 Cañones en el Espinadero grande en Espinero del Puerto
21. Puente de la Merced	42. Puente General de Marina, y casa del Almirante	63. Batería para 12 Cañones en el Espinadero grande en Espinero del Puerto



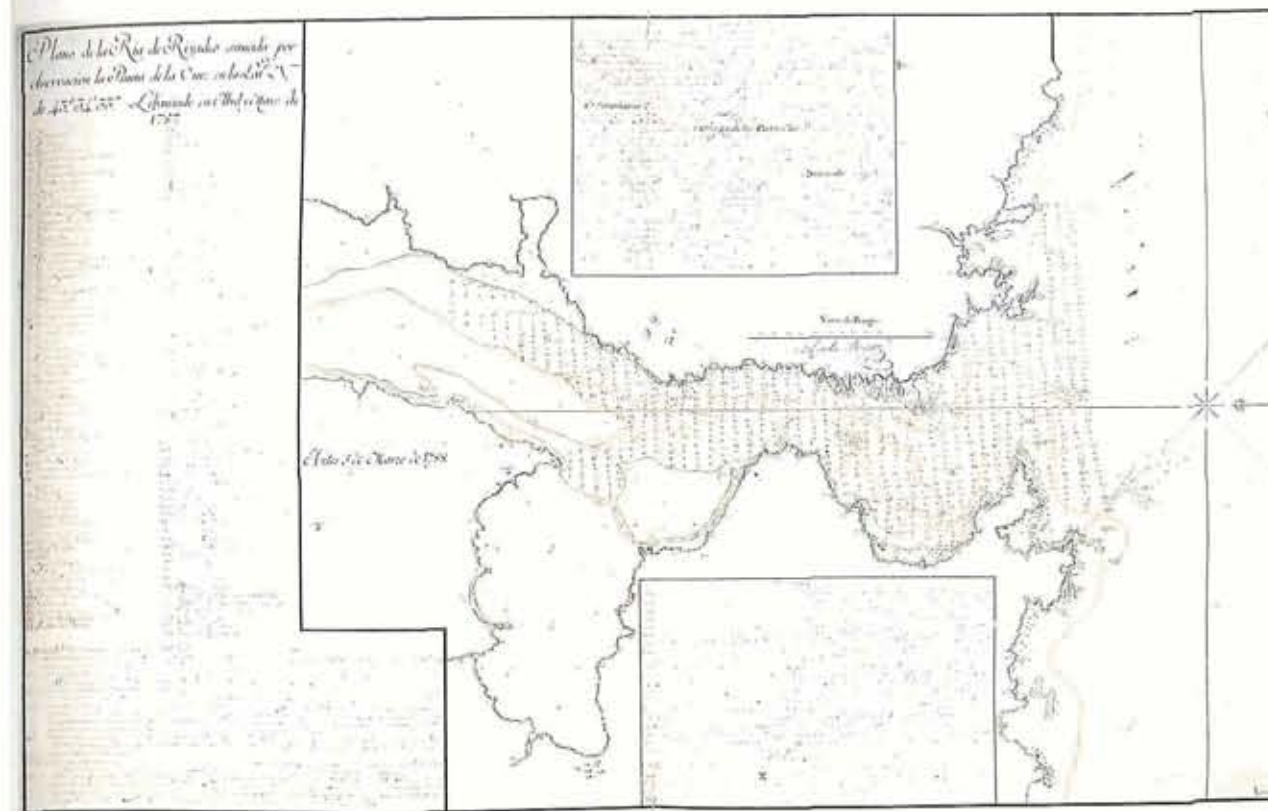
Plaza de la ciudad de Cartagena y de su puerto y arsenal. 1788. A.M.N.



de batallones. Nombrado Director del proyecto de construcción de lo que significa arsenal de los diques, ello le lleva a actuar en la dársena para resguardo y seguridad de buques, terminar la obra de diques de carenar, edificios de talleres, fundición de metales, fábricas de jarcia... Esta labor la realiza en un momento en el cual el astillero de Esteiro cobra cada día mayor actividad y así, en 1771, se terminan los navíos *San Fernando* y *Castilla*, de 65 cañones, y al año siguiente el navío *Axe* 62 y la fragata *La Galga* de 30, así como el paquebote *San Miguel*. Sánchez Bort llega pues a Ferrol con la misión de desarrollar los trabajos de arquitectura hidráulica, complementando la labor que realiza Llovet, y en este sentido realiza exámenes sobre las corrientes marinas y el flujo de la comunicación de las aguas por la dársena y bajo las murallas que las cerraban. Son estos análisis los que le llevan a conclusiones tales como, por ejemplo, proponer estrechar la boca de entrada a la dársena en 1762. Sin embargo, su actividad no es solamente la del arquitecto hidráulico preocupado por resolver problemas específicos (cómo cimentar los muelles, utilizando sistemas de cajones o destacando las ventajas que hubiese supuesto utilizar tierra de Holanda o ceniza de Tournoy) sino que desarrolla un esquema que concuerda más con el de un arquitecto especializado en la construcción, con una formación próxima a la de la Academia de San Fernando. Por ello, en el informe que redacta para la Academia sobre la situación de Ferrol, hace especial hincapié en los aspectos compositivos sobre los técnicos, si bien señala «...pero no existe en absoluto —tratando sobre el arsenal— una discusión sobre la organización del espacio o sobre el tratamiento de cada una de las partes... No basta saber idear y trazar un edificio, ni levantar y labrar con perfección los planos, sino que también es

preciso saberlos construir con acierto y conducir con economía, detallando hasta las más mínimas partes, sin perder de vista los principios —que enseña a hallar el equilibrio entre los cuerpos que obran y entre los que resisten— y sin determinar atención, el grueso que han de tener las murallas: porque el demasiado está sujeto a consumir una cantidad prodigiosa de materiales superfluos y el demasiado poco a una conocida ruina de la fábrica. La experiencia nos manifiesta infinitos ejemplos, de graves perjuicios.»

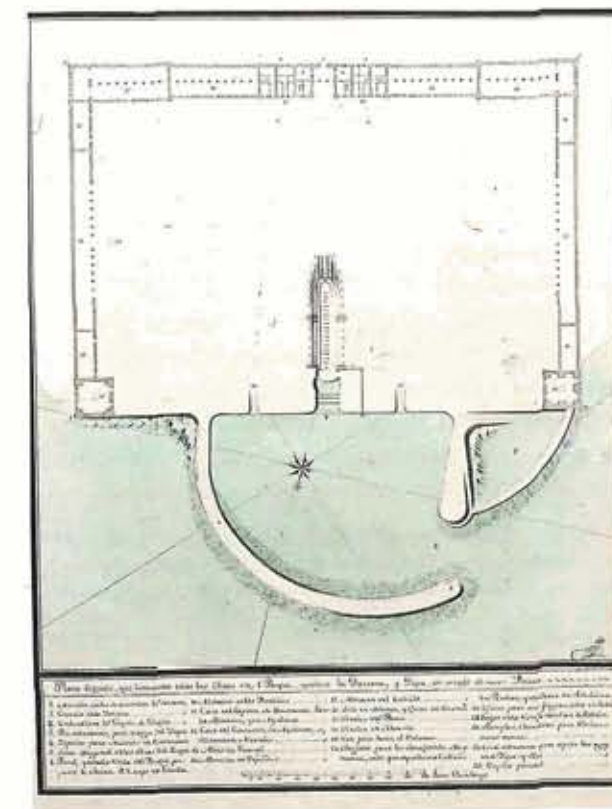
Comentando ambos la naturaleza de los proyectos, Sánchez Bort destacaba aspectos bien precisos sobre la necesidad de ejecutar las ideas ya concebidas «...cuando se trata de poner en ejecución un proyecto tan vasto y suntuoso como el de este arsenal, no es preciso que cada una de cuantas partes le componen sean magníficas, pues siéndole en todo basta con hacer famoso el nombre de qui la emprende... Si por alguna razón de conveniencia fuese necesario hacer alguno de dichos edificios de cantería, se aminoraría su gasto suprimiendo los recalos y guarniciones que, contra las reglas de buena arquitectura, no adornan y enflaquecen las pilastras y antepechos.» Sánchez Bort procederá a una remodelación del proyecto de Jorge Juan, buscando economía en la construcción y un menor tiempo en su ejecución: la vez que se mantiene la «...solidez, seguridad y hermosura» del arsenal del parque. Critica los planos de Jorge Juan no tanto en su aspecto técnico como desde los supuestos constructivos y, de alguna forma, utiliza las referencias a los tratadistas franceses del momento (Blondel, Briseux...) para justificar el porqué de su intervención. Su actividad tiene más que ver con la composición arquitectónica que con el problema de la ciudad entendida desde la normativa del buque: diseña los



Plano que expresa la ría de Ribadeo. 1788. A.M.N.



Proyecto de puerto en La Coruña. s.f. B.N.



Plano que demuestra todas las obras del parque, incluso la dársena y dique para el nuevo proyecto de puerto en La Coruña. s.f. B.N., Mss.



cuerpos de guardia y el llamado Puerto Chico para embarcaciones menores; ejecuta, con una gran rampa continuada y en esa zona, una *machina de arbolar* precisamente junto a los almacenes de desarme y cordelería y se encarga del edificio para Teneduría en el arsenal de diques, que funcionó como almacén general de pertrechos. Así mismo será el responsable de edificar la casa del constructor y la del capitán de la maestranza o residencia del almirante.

Quien estudie pues el origen y desarrollo del arsenal de Ferrol verá como, en treinta años, el proyecto general de población, apenas si varía: tan sólo aparecen matices *técnicos* que, eso sí, determinan el uso y el sentido de la población. En realidad es necesario valorar cómo estos cambios en los detalles (la sustitución de gradas por diques de carenar; la definición y situación de las dársenas o las diferentes funciones que tiene y cobra el arsenal de diques frente al arsenal del parque) señalan de qué manera evoluciona un espacio que condiciona muy directamente lo que normalmente se entiende por una población o, lo que es lo mismo, el lugar donde se ubican y definen las viviendas para los habitantes. Hubo, es sabido, un astillero; se creó también un arsenal y al poco tiempo se concibió una nueva población; sin embargo, las modificaciones en todos y cada uno de los elementos que configuran esta ciudad se entienden desde la normalización de la industria y será

entonces precisamente esta actividad la que, en su transformación, determine el cambio en la ciudad. El conjunto se supedita a la máquina: su evocación es la propia investigación de la ingeniería. Y si de alguna forma tuviéramos que destacar alguno de los tres espacios, no es el astillero el punto importante donde tecnología y ciencia cobran un aspecto más excepcional, sino que lo es precisamente el arsenal del muelle o, lo que es lo mismo, los diques de carenar; la ciudad no se entiende tampoco desde el astillero (la nueva población de la Magdalena no se entiende tampoco desde el astillero); en el proyecto de Jorge Juan de hecho, Esteiro desaparecía y se configuraba, como un todo, junto a un Ferrol nuevo. Por todo ello desde 1732 los proyectos concebidos tienen, más o menos, una idéntica problemática y un similar programa: tanto da que sea el proyecto de Montañú como el que concibe Cosme Álvarez o los que definen, posteriormente, Marín, Jorge Juan, Llovet o Sánchez Bort, el único quiebro dentro de esa línea de pensamiento fue la propuesta de La Croix, cuando entendió la nueva población como algo independiente del arsenal y ajeno a ello, por lo que planteó el sistema de arbolado que independizaba y marginaba la ciudad-dormitorio del lugar del artefacto-trabajo. Y por ello mismo, al poco, la gran transformación que se plantea es la de Jorge Juan, cuando sienta las bases de ese gran proyecto unitario que comentábamos en un principio.

## La construcción de una utopía en las inmediaciones de Alicante

### La nueva población de San Pablo o Nueva Tabarca

Las frecuentes incursiones efectuadas por corsarios argelinos contra el litoral alicantino (amenazando incluso la ciudad) y que a menudo partían de la isla llamada Plana de San Pablo, situada frente a Alicante, hicieron que en 1761 Campomanes señalase<sup>1</sup>, en memorial dirigido a Carlos III, la conveniencia de establecer en aquella una guarnición que defendiese la zona de los ataques. Igualmente, en esos mismos años se remitía al monarca otra petición, hecha ahora por religiosos agustinos, rogando su mediación ante el Rey de Túnez para resolver la suerte de casi cuatrocientos cautivos genoveses procedentes de la población de Tabarca, apresados en 1741<sup>2</sup>. El resultado de ambas solicitudes fue la decisión de alojar estos cautivos, ya redimidos, en una nueva población que debería construirse en la isla antes citada y que se denominó Nueva Tabarca<sup>3</sup>. Las historias locales han facilitado detallada relación de nuevos colonos: sabemos que 556 cautivos de 309 (procedentes de la primitiva población de Tabarca) desembarcaron en Alicante el 19 de marzo de 1769<sup>4</sup>, provenientes de Argel, permaneciendo en la ciudad algunos meses al no estar terminadas las viviendas que debían ocupar. Pocos meses antes, y

por indicación del Conde de Aranda, un Coronel retirado del ejército, Fernando Méndez de Ras, había trazado el proyecto de la nueva población, iniciándose las obras con anterioridad a la llegada de los cautivos como lo prueba que en febrero del mismo año fuese enviada una Goleta para defender, de posibles ataques, a los que colaboraban en su construcción<sup>5</sup>.

Los trabajos, financiados con fondos provenientes de las temporalidades de los jesuitas expulsos<sup>6</sup>, se iniciaron teniendo como responsable al Gobernador de Alicante, comisionado por el Conde de Aranda para organizar las obras, y nombrándose a Fernando Méndez de Ras ingeniero de la población; junto con ellos el Contador de Alicante, Juan Antonio Aguilar de Figueroa, participó en la Comisión de Administración de Nueva Tabarca; la primera disposición de Méndez fue ordenar abrir una cantera en la zona oeste con el fin que, al tiempo que continuaba la fábrica de la muralla Sur (al ser este frente, a mar abierto, el más susceptible de recibir ataques) se procediese con los materiales de desecho a rellenar el desnivel existente entre norte y sur de la isla, posibilitándose así un trazado regular y evitando la trama confusa que podría resultar de las diferencias de cotas<sup>7</sup>.

1. Carta de Cano a Campomanes, fechada en 31 de marzo de 1761, señalando la utilidad de recobrar la isla de Tabarca.

2. Alejandro Ramos Folques, en su *La Isla de Tabarca*, Alicante, 1970, reproduce la mayor parte de los documentos y textos publicados hasta el momento. La referencia a cómo los habitantes de la pequeña isla africana, llamada de Tabarca, fueron presos por el Rey de Túnez, la saca del libro de Bautismos de la Parroquia de

Tabarca. Ver pág. 21 y siguientes.

3. En carta de Julián de Arriaga a Carlos Reggio de 10 de febrero de 1769, se destaca cómo la isla ha sido hasta el momento refugio de contrabandistas y de piratas: su conquista significa una avanzada para la seguridad de Alicante. A.M.N., Misc. Doc. 55, fol. 187-191, Mss. 2233.

4. A. Ramos Folques. Op. cit., págs. 22 y 23.

5. Ver nota 3. Carta de Arriaga a Medina sobre la misión que debe desempeñar la Galeota *Brillante*, encargada de la vigilancia de las obras. A.M.N., Documentación Vargas Ponce, t. XXXVI, doc. 390.

6. El expediente existente en el Archivo Histórico Nacional, sección de Estado, da importantes noticias al respecto. Ver, en este sentido, la correspondencia que Floridablanca mantiene sobre el tema.

7. Rafael Vivarens y Pastor, en su *Crónica de la Muy Ilustre Ciudad de Alicante*, Alicante, 1876, da no sólo una reproducción del Plano de Méndez de 1772 (además de numerosos grabados en los que se detalla la situación de la isla en dicho año) sino que igualmente facilita una serie de datos eruditos, como el que hace referencia la nota.



El proyecto presentado por Méndez en 1769 definía una población donde primaban las construcciones militares. Gracias a la memoria que acompaña a los proyectos sabemos que las obras se iniciaron con la intención de fortificar ésta con murallas, baterías, castillo y baluartes al tiempo que se proponían construir casas *muy cómodas* para los colonos y edificar bóvedas subterráneas para pertrechos de guerra, cuarteles, caballerizas, una escuela, iglesia, casa para el Gobernador de la plaza, Ayuntamiento (en el caso en que la isla fuese elevada a la categoría de ciudad), lavadero, cisternas para recoger aguas pluviales, almacén de esparto, tahona, un horno para cocer pan y otros para cal y yeso, también se proyectó un varadero para sacar a tierra con facilidad las redes del pescado y los barcos, goletas y hasta bajeles, para componerlos asegurándolos de los temporales. El programa era claramente militar y en él primaban estos equipamientos sobre cualquier otro uso de vida civil. La función asignada a la nueva población era ser un fuerte avanzado en el mar, capaz de defender Alicante de los corsarios. Aprobada la idea, sabemos que el 29 de abril de 1769 la primera fase de la construcción estaba terminada: coincidiendo con la apertura al culto de un pequeño Oratorio provisional<sup>8</sup>, existen referencias de haber recibido orden de abandonar su tarea el buque encargado de la vigilancia, dado que la isla «... se encuentra ya en estado de impedir cualquier sorpresa, en cuya consecuencia ha resuelto el Rey que la Goleta *Brillante* se retire de ese puerto»<sup>9</sup>.

Las obras se desarrollaron, en un principio, a buen ritmo: en 1770 había ya edificadas viviendas suficientes como para trasladar, definitivamente, a los antiguos rescatados que durante ese tiempo habían residido en el convento de los Jesuitas de Alicante y tenemos noticia de la situación en que se

encontraban las dotaciones militares: una anécdota<sup>10</sup> (en diciembre de 1770 se concluye la construcción, también provisional, de una ermita y se coloca la primera piedra de la futura iglesia) sirve para comprender cómo en aquellos momentos la muralla: norte estaba definida y prueba de ello es que los subterráneos abovedados correspondientes a ésta, y sobre los que debe sustentarse la iglesia, estaban terminados. Del mismo modo aparecen noticias acerca de que a finales de ese año y principios de 1771 el recinto de la muralla exterior (en piedra de sillería, hasta el cordón) tiene casi un cuarto de legua, como lo señala el plano de 1772, encontrándose casi terminado, del mismo modo que las puertas, baluartes y elementos principales de la nueva población.

En el proyecto de la nueva ciudad militar surge, sin embargo, un elemento que distorsiona la evolución de las obras, alterando la idea inicialmente concebida: debido a la paz con Argel la propuesta de una fortaleza avanzada en el mar comienza a cuestionarse, reconduciéndose todo hacia un proyecto de naturaleza distinta como es el trazado de una comunidad de pescadores, sin función específica dentro del esquema económico que plantea la fundación de nuevas comunidades con objeto de incrementar la riqueza del país. Pero si por una parte la paz cambia el programa, también aparecen críticas a la magnificencia y desmesura de la propuesta inicial: así, cuando Jorge Juan visita en 1771 la población, informa no sólo sobre el estado de las 125 viviendas ya edificadas divididas en 15 islotes<sup>11</sup> (las primeras noventa y dos destinadas a familiares de los redimidos y el resto para la guarnición), sino que comenta cómo, en su opinión, el programa militar definido por Méndez es desmesurado y contrario, por irreal, a la política de trazar ciudades ajustadas a un programa específico.

La crítica que esboza es clara: Méndez carece de formación teórica para entender que la ciudad se diseña desde las necesidades de la población, y su proyecto sólo es la aplicación de un modelo abstracto de ciudad en el cual ha integrado importantes defensas. Conviene destacar que la proximidad del arsenal de Cartagena juega en contra del proyecto de Nueva Tabarca, y no sólo porque éste fuese capaz de suplir parte de las funciones inicialmente asignadas a la isla, sino porque los ingenieros militares que allí trabajan tienen, por su conocimiento de los proyectos de Ferrol o Cádiz, una formación teórica coherente con su tiempo y por ello encontraban la propuesta de Méndez ajena a la realidad.

Sorprende, al leer la crítica de Jorge Juan, el grado de desarrollo que, según él, presentaban en 1771 las obras<sup>12</sup>: terminados los principales baluartes del frente sur, tan sólo el Castillo de San Carlos (pieza fundamental en el proyecto de Méndez, y que por su importancia dominaba la defensa de aquella costa) desde abril de 1771 ve interrumpida su construcción por los negativos informes remitidos por el Gobernador de Alicante a Aranda, del mismo modo que el Castillo del Gobernador también estaba inacabado; el resto de las defensas presentaban esa visión un tanto grandiosa que motivó la opinión negativa de Jorge Juan. Las censuras del marino coincidían, además, con las censuras que el Gobernador de Alicante enviaba a la Secretaría de Hacienda sobre los gastos en la edificación de lo que entendía no debía ser una ciudad amurallada; lo que en un principio se concibió como una pequeña población con barrera defensiva, orientada a mar abierto, tras la propuesta de Méndez había pasado a formularse como un imponente dispositivo militar<sup>13</sup>.

Además, junto a las críticas formuladas por Jorge

Juan sobre la no adecuación del programa a la realidad o las planteadas por el Gobernador de Alicante sobre el excesivo gasto de las obras, aparecen problemas concretos que cuestionan el propio plan de Méndez: no sólo la construcción de la muralla resultara un fiasco, puesto que en los años de trabajo no se ha alcanzado la altura deseada, sino que uno de los fracasos más notorios, y que condiciona incluso la posible habitabilidad de la isla, lo constituye la falta de agua potable. Desde los inicios de las obras se habían construido numerosos pozos con esperanza de encontrar agua potable. Al no aparecer, y hasta que Méndez organizó un sistema de cisternas con fin de abastecer a la población mediante agua de lluvia, los barcos que llegaban a la isla con misión de transportar materiales y hombres recibieron también órdenes de llevar agua. En la documentación de 1769 y 1771 figuran referencias genéricas a la construcción de pozos, citándose de una forma abstracta y sin precisarse dónde podía aparecer el agua: en el plano de 1772 se indica un punto donde se iniciaron las obras para la construcción de un pozo, obras que no dieron el resultado deseado y a pesar de los sistemáticos fracasos, en el plano y memoria que presenta en 1774, Méndez adopta a una visión triunfante, rechaza cualquier referencia a fracasos anteriores y señala cómo dentro del programa de obras a realizar figura igualmente «... un lavadero común grande que se hizo con sus divisiones», con lo que refleja su pretensión de aprovechar el agua filtrada del mar para usarla en este lavadero, omitiendo señalar en la memoria los constantes fracasos anteriores en el intento por encontrar agua potable<sup>14</sup>.

La ciudad que propone en 1774, se compone de una agrupación de manzanas de proporciones 2:1 dentro de una trama ortogonal en la cual se definen

8. A. Ramos Folques. Op. cit. Hace referencia de nuevo al libro de Bautismos de Tabarca, pág. 24.

9. Carta de Arriga a Medina. A.M.N., Doc. Vargas Ponce, t. XXVI, doc. 390.

10. El plano de 1772 que hemos utilizado corresponde al publicado por Vivarens en la obra ya citada.

11. La memoria del plano de

1771 describe las viviendas realizadas en dicha fecha, al tiempo que señala cuáles están destinadas a los tabarquinos y cuáles a otros servicios.

12. Los planos de la isla de Tabarca corresponden a los que remite Méndez en 1771 a Madrid. Localizados en el Archivo Histórico Nacional, son dos en realidad los planos

que se envían, dado que uno de ellos es copia del otro. Catálogo de León Tello, Sig. 817 y 878. Proceden del legajo de Estado núm. 3.561.

13. Ver el cambio que se produce entre la nota 17 y 34 del Plano de 1772 con las notas 39, 56 y 61 del fechado en 1774.

14. Ver igualmente las diferencias existentes entre el plano de 1772, nota «Z» y la núm. 21 del plano de 1774.



cinco calles paralelas: cada uno de estos bloques aparece dividido, a su vez, por una calle interior que corre paralela a la principal, sirviendo «... para su ventilación y luces, no menos que para corrales, y lugares comunes dobles en cada una, a fin de limpiarlos fácilmente». La novedad que introduce Méndez en el trazado radica en la disposición de las plazas: organiza una gran plaza mayor, situada en el centro de la trama urbana, y establece igualmente dos laterales, menores, que corresponden a los antiguos accesos militares. En ciudades como Esteiro o Edimburgo la disposición de las plazas coincidía con el centro de cada uno de los elementos que componen la traza general y su tamaño era entonces el de dos manzanas: ahora, en Tabarca, Méndez rompe no sólo con la idea de un eje longitudinal (el que une plaza mayor y las dos laterales), sino que propone otro transversal, que cruza la plaza mayor, y que une el Castillo del Gobernador con la Iglesia. En el plano de 1772 figuraban plazoletas laterales, de menor tamaño que la principal, y con origen en las pequeñas construcciones situadas junto a las primitivas obras de defensa. La placeta a levante, llamada del Conde de Aranda, apunta su intención de corresponderse con otra, de menor tamaño, que en el proyecto de 1772 ni siquiera figuraba y que en el del 1774 recibe el nombre de plaza de Baillecourt. La principal, que se titula plaza mayor Carolina, es descrita en la memoria como «... una plaza desde cuyo centro se ven ocho objetos agradables de cuatro puertas principales, cuatro cisternas adornadas con pórticos de ocho casas grandes para gente de distinción o comerciantes ricos». La propuesta de una ciudad organizada a través de un eje longitudinal y en el cual se establecen una sucesión de plazuelas que, configurando el centro de la actividad comercial, recuerdan el trazado de alguna población de Sierra

Morena (ordenadas en torno al eje que es la calle o camino por el que discurre la carretera); choca aquí con la realidad urbana de la isla, puesto que los únicos caminos posibles son los que van desde el fuerte de San Pedro hasta la plaza de Baillecourt y, más que una calle, los dos espacios se entienden más como pequeñas explanadas de armas frente a los bastiones que como elementos que marcan el acceso a la ciudad.

A la vista del plano de 1771 queda claro que el interés por la construcción de la muralla evoluciona tanto hacia el estudio del bloque como de la célula que se concibe tanto para alojar a tabarquinos y tropa. La lectura de la memoria del plano de 1774<sup>15</sup> señala, tal y como había apuntado Jorge Juan, cómo en un primer momento se edificaron 132 viviendas correspondientes a las manzanas que definían la calle mayor, adjudicándose un total de ocho manzanas (constando cada una de doce viviendas) a tabarquinos y maestros de obras; en 1771 no estaban todas terminadas, según se desprende de la memoria, y el dato más relevante es que en el proyecto de 1771 no existía la calle interior que figura ya en 1772 y 1774, lo que evidencia un cambio de uso en la manzana, modificándose la función de las viviendas al pasar de ser concebidas en un primer momento para militares a ser valoradas, en el proyecto siguiente, para uso secundario de los pescadores.

Conocemos la tipología de habitación proyectada para la población civil gracias a que en el plano de 1774 aparece, en la manzana más próxima a la plaza mayor, la planta de una de éstas. Consta de cuarto de entrada, de donde arranca la escalera que conduce a la segunda planta, un pequeño espacio situado entre la escalera y la medianera y una habitación que lleva hacia el corral de la calle lateral. Lo más notable es que el plano refleja cómo

todas las moradas debían mantener este esquema (de nuevo el carácter modular que hemos visto en las poblaciones de Sierra Morena) y, coherente con esta idea, tal y como sucedía en La Carolina con las viviendas destinadas a los comerciantes de la población, Méndez sólo hace excepción a este modelo en las que organiza sobre la plaza mayor y que considera como casas de comerciantes.

Distribuidas en las cuatro pandas de la plaza, organiza ocho de estas viviendas, siempre idénticas, cada una de las cuales se dispone con seis grandes habitaciones por planta divididas (cuatro y dos) por una crujía que marca dos tipos de funciones distintas: orientada hacia el eje de la calle principal, el elemento que mira hacia el exterior será destinado a corral o patio interior.

La muralla se valora como elemento clave en la construcción de la ciudad: para Méndez ésta había sido, en el inicio, el símbolo de la función militar desde la cual debía organizarse, y entenderse, la nueva población y, junto a ella, debían disponerse los equipamientos militares; entre 1769 y 1774 el cambio se plantea en el tipo de servicio y, de este modo, los hornos, tahonas, lavaderos o fábricas que aparecen en el proyecto de 1774 son las nuevas dotaciones que sustituyen a cuarteles, castillo y fortines de la propuesta de 1769. Sin embargo, la pretensión de construir y terminar la muralla no sólo se mantiene, sino que, incluso, existe por parte de Méndez la propuesta de aumentar su altura argumentando que lejos de entenderse ahora como protección contra los piratas, por su situación geográfica debe valorarse como muro de protección contra los fuertes vientos, convirtiéndose así en elemento clave para mantener y asegurar la pervivencia de la población. Se cierra así un ciclo en el que el núcleo original (que servía para concebir la ciudad militar) es ahora el que asegura la posible

continuidad de la utopía y junto a él se articulan los nuevos servicios. Y es en base a la muralla y no a las tahonas o fábricas como tiene sentido, en la propuesta de 1774, la nueva población.

La idea de aumentar dos hiladas la altura de la muralla aparece (como problema latente) desde el inicio de las obras: al llegar Méndez a la isla encontró, en la plaza de armas de la puerta de San Pedro, un conjunto de barracones destinados a alojar tanto a los soldados como a los operarios que allí trabajaban; al nivelar el terreno, a fin de establecer una trama regular y, a la vista de los fuertes temporales marinos que podían deteriorar la edificación (sabemos que los vientos deterioraron algunas de las viviendas de la calle Mayor) señaló como necesario que toda construcción realizada en la isla quedara protegida por una alta muralla. La discusión se centró sobre la conveniencia *funcional* de subir dos hiladas de piedra toda la muralla del frente sur y por ello en 1779 (cuando la Secretaría de Guerra pide a Rigaud un informe sobre el estado de las obras) como alternativa a incrementar la altura de la muralla se propone bajar (por su menor costo) una de las dos plantas de las viviendas, cubriendo aguas con cubierta de teja para impedir así que las vigas se pudrieran por las goteras.

El muro, que debía extenderse en un principio a lo largo de la costa sur de la isla, desde la puerta llamada de San Rafael hasta la de San Pedro, defendiendo los dos castillos (la tenaza de Aranda, el Castillo de San Carlos y la doble tenaza de San Fernando) desarrollaba, en su recorrido, los conceptos expuestos por Vauban y definía la situación de tres puertas que debían dar acceso a la ciudad: la Puerta de Alicante o de San Miguel, en la zona norte, junto al muelle natural; la Puerta de la Tancada o de San Gabriel, al oeste, junto a la torre de San Pedro, y, por último, la llamada Puerta de

15. La memoria correspondiente a los planos anteriores está en A.H.N., Estado, leg. 3.606 y parte de la correspondencia se encuentra fechada en Mayo del 1771.



Levante o de San Rafael. Las tres seguían las pautas marcadas por la arquitectura militar de la primera mitad del siglo XVIII y lo importante no era tanto su trazado como la infraestructura aneja, así como la utilización de los terrenos situados en las tenazas de las mismas. La muralla, y ello se repite en los informes, se concebía de manera que bajo ella existiesen numerosas galerías subterráneas, abovedadas, destinadas en un principio a residencia de la tropa. Sobre éstas se organizaban los cimientos de varias construcciones (por ejemplo, la iglesia) y de su mantenimiento dependía que las edificaciones tuviesen o no filtraciones que causasen problemas, apareciendo el temor a éstas en varios informes y señalando Rigaud, por ejemplo, cómo estaban pudriendo los cimientos de la Iglesia.

El segundo aspecto de interés de las murallas radica en los espacios que se organizan junto a las tenazas y que servían para disponer elementos militares: así, en la de Aranda se proyectó situar un batallón; en la de San Fernando un Hospital y el Castillo de San Carlos se piensa como residencia, en un primer momento, de la casa del Gobernador; por último, en la zona norte de la Isla, se dispuso la Iglesia de San Pablo, toda vez que el pequeño oratorio situado en la traza original había cumplido ya su misión. Del hospital, capaz para 100 enfermos según la memoria, desconocemos la disposición que pretendía darle Méndez: tan sólo sabemos que años después la Junta de Obras decidió reducir su tamaño, por lo cual el número de posibles enfermos ingresados descendía a 40.

La iglesia de San Pablo abre pie a valoraciones distintas: hemos visto cómo, en algunas de las poblaciones de Sierra Morena, frente a la lógica del trazado de la población chocaba el tratamiento que recibía la iglesia, al adoptar un lenguaje arquitectónico todavía barroco. La explicación es

que los ingenieros militares conocían bien lo que significaba un proyecto de cuartel, (como resultado de sus estudios sobre Vauban), ignorando las discusiones teóricas esbozadas en el interior de la Academia de San Fernando sobre nuevas tipologías de iglesia: asumían el proyecto de iglesia barroca dado que este era el esquema que conocían los maestros de obra, y modificar éste era ajeno a sus preocupaciones. Pero además, en el caso de Tabarca, junto al argumento anterior aparece otro hecho: en la traza de la Iglesia influyeron los Carmelitas de Alicante que, en un principio, habían tenido los cautivos a su cargo.

Tema importante, comentado en otras ocasiones dentro de la arquitectura del siglo XVIII, es la tipología de las órdenes religiosas: en este sentido parece claro que la iglesia de San Pablo recuerda a otras edificadas en esos mismos años en la zona de Alicante por arquitectos como Marcos Evangelio; iniciada su construcción en 1770, se presenta con una sola nave de tres capillas, curvas a cada lado, con escaso fondo, debido a que se encuentran dispuestas entre los contrafuertes. La existencia tanto de una doble capilla entre los contrafuertes como del presbiterio da a ésta un aspecto oval, inscrito en un rectángulo y Vivarens la describió «... asemeja a la Iglesia de Alicante que está dedicada a la Virgen de la Misericordia. Consta de una sola nave sin crucero y sus cuatro altares, tienen, por banda, hermosos lienzos al óleo». Con tres accesos situados uno de ellos a sus pies, el otro en el muro de la epístola, el tercero permite y facilita el acceso desde el presbiterio a la casa del cura, situada a espaldas de la iglesia.

Quizá por todo lo anterior la Secretaría de Hacienda empieza a valorar más positivamente las opiniones de Baillecourt que las de Méndez, y el argumento que aduce Aranda para paralizar las obras es

cuestionar la utilidad militar de la isla, señalando la conveniencia de variar su función y ajustar su trazado de forma que se convierta ahora en fuente de posible riqueza. Y, asumiendo aparentemente la crítica e interesado en continuar en lo posible su proyecto, Méndez elabora otra propuesta diferente; había ya formulado una idea en 1769 y conocemos, igualmente, los planos de 1771 y 1772: todos ellos, en idéntica línea, propugnaban la imagen de gran ciudad militar si bien en la idea presentada en 1772 se incluían elementos diferenciadores por cuanto que se aceptaba la existencia de pescadores que, junto a colonos y militares, debían dar nueva vida a la población: pero el proyecto de 1774 supone un quiebro en su concepto de lo que debe ser Nueva Tabarca, y la lectura de la memoria que adjunta al trazado explica el cambio.

Ante las críticas que recibe tanto de Aranda como del Gobernador, Méndez comprende lo irreal de intentar mantener, económicamente, una población dependiendo tan sólo de los fondos enviados desde Hacienda y, modificando el esquema de una comunidad organizada en torno a una colonia militar, propone transformar la isla en un núcleo industrial de orden naval donde se pueda proceder tanto a la construcción de buques de pequeño calado como organizar un pequeño arsenal de urgencia. Minimiza, además, el rol que deben desempeñar los pescadores dentro de la nueva ordenación urbana e insinúa la posibilidad de instalar tanto fábricas de lienzos o lonas, dependientes de un gremio de tejedores, como talleres de carpintería que estuviesen a cargo de un gremio de toneleros. Acepta, incluso, modificar, frente a los proyectos de 1771 y 1772, la situación del castillo del Gobernador, variando sus dimensiones e importancia en planta, llevándolo de su inicial localización en el Castillo de San Carlos y

situándolo ahora dentro de la trama urbana, pero mantiene algunas ideas de proyectos anteriores sobre la conveniencia de guardar las murallas, y en el *Memorial* señala que establecer semejante empresa en una isla sin defensas sería menos que absurdo.

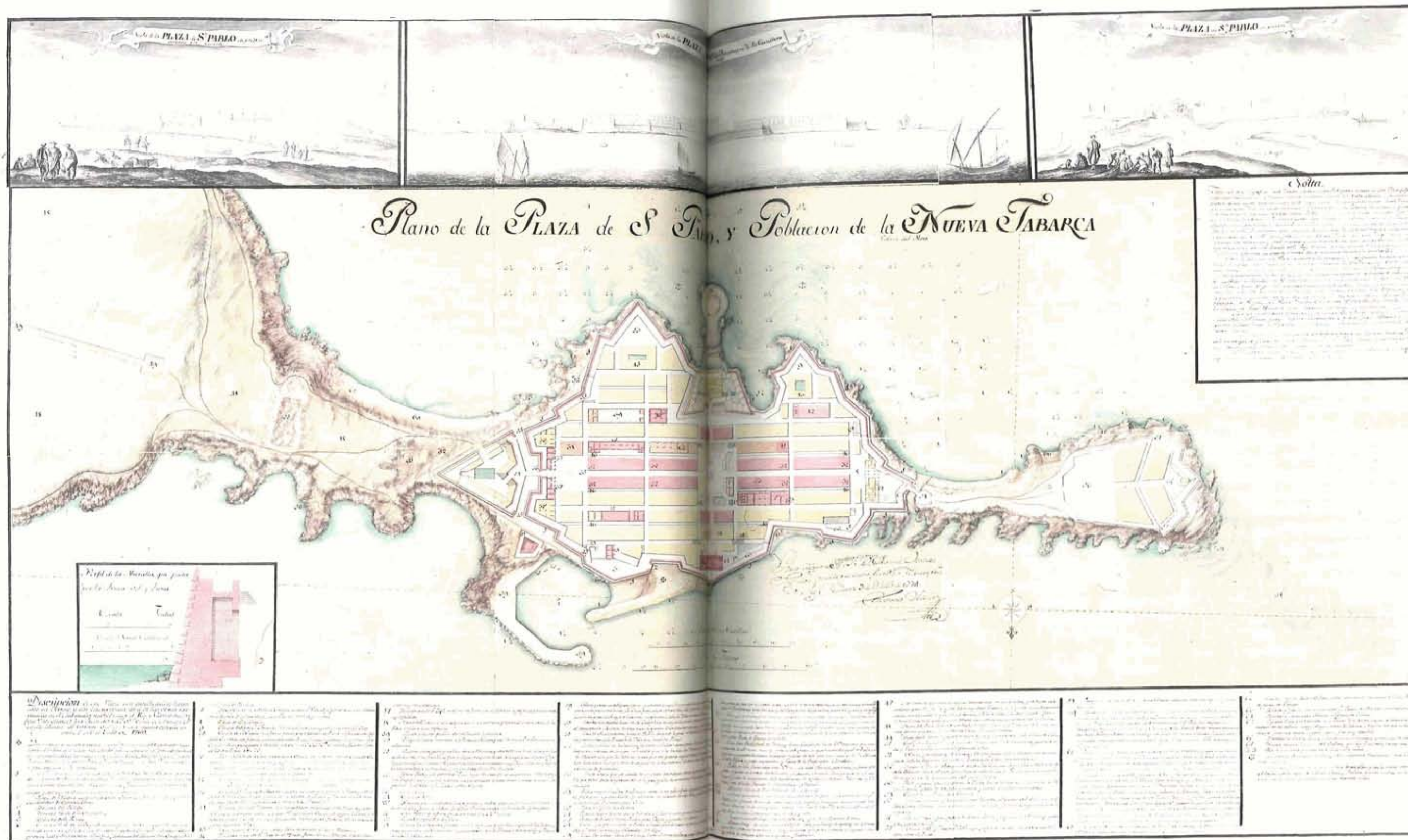
Sin duda la propuesta de Méndez gustó al Rey, aunque no a Aranda, y por ello aquél dispuso, que «... habiendo dado cuenta del buen negocio que ha manifestado el coronel de ingenieros retirado D. Fernando Méndez en el establecimiento de la Nueva Tabarca o Isla Plana en la Costa de Alicante dispone que... a este oficial se le tenga presente para gobiernos correspondientes a su graduación»<sup>16</sup>. Sin embargo, la idea no había convencido, por irreal, ni a Aranda ni, años más tarde, tampoco a Floridablanca, quienes en la correspondencia que mantienen con Méndez esbozan la posibilidad no ya de modificar la función de la población, sino de abandonar, directamente, las obras. Insistentemente se recuerda a Méndez cómo el carácter militar de la isla se satisface con la construcción de unas pequeñas defensas y, ante sus peticiones de dotaciones, todas las órdenes que le envían son idénticas: reducir al mínimo el programa, acabar la muralla y entregar la obra terminada al Ministerio de la Guerra.

Concebida en un primer momento la construcción de Tabarca como pieza que, desde la opción militar, debía compensar a la economía española, a partir de la paz carecerá de lógica continuar los trabajos y por ello la actitud de abandono propiciada por los ministros es coherente: pero frente a esta decisión Méndez, ignorando sistemáticamente las instrucciones que le son remitidas, pretenderá reconducir el programa, intentando entonces ubicar en ella primero una comunidad de pescadores y, posteriormente, un conjunto de pequeñas fábricas<sup>17</sup>

16. A.H.N., Estado. Leg. 3.606. Carta al Marqués de Grimaldi de 28 de Mayo de 1774.

17. Ver las notas explicativas del plano de 1774 núms. 61, 62, 63 y 64.





Plano de la Nueva Población de Tabarca. 1774. B.N.



de forma que la nueva población refleje un ideal comunitario donde todos los servicios estén representados; Méndez ignorará que sus dimensiones no se ajustan al programa económico de la Corona y, reivindicando una hipotética utopía, rechaza las ideas del funcionalismo y ve como suficiente que la Tabarca por él diseñada cumpla su papel de ciudad-capital ante los hipotéticos habitantes que deben ocuparla. Así, el proyecto que elabora en 1774 ni varía en número ni en dimensiones las dotaciones definidas en 1771: determina una trama urbana y los elementos de la misma, se entienden como invariables, reflejándose tan sólo los cambios en la inclusión de algún nuevo equipamiento que en absoluto varía el supuesto inicial: si en abril de 1769 valoraba, sobre todo, la idea de una ciudad fortaleza (donde junto a la muralla defensiva se situaba el Hospital Militar, los baluartes, las puertas de entrada, o los cuarteles, junto con el castillo o casa del gobernador) llevando al interior de la población las viviendas de los soldados y ex-cautivos (para los cuales se idean los barrios) en 1774, si bien acepta la trama anterior, elimina el castillo del gobernador, los cuarteles y los hospitales para la tropa pero dispone fábricas de velas, de cabos y otros elementos relacionados con el medio marítimo próximos a los pescadores residentes; al asumir un diseño formal e ignorar que el trazado se supedita a la función, su propuesta para la isla Plana de San Pablo o Nueva Tabarca refleja más un canto al urbanismo tardobarroco que al ideal ilustrado.

Por ello, cuando en 1778 se envía un nuevo memorial en el que se destaca la necesidad de finalizar un lienzo de muralla del recinto exterior oeste, con lo que le quedaría la defensa cerrada<sup>18</sup>, la respuesta de Floridablanca es terminante «... Por Real Orden de 26 de Junio del citado año de 1778 le

participo a V.E. había hecho presente a S.M. todo lo expresado y que se había designado aprobar todos los puntos propuestos mandando que... se hiciese llevar a efecto, advirtiéndole que después de evacuadas las obras y formalizado el arreglo que faltaba, sería oportuno de entregar la nueva plaza al Ministerio de Guerra»<sup>19</sup>. Contra la resolución del Consejo de Estado, Méndez redacta un nuevo memorial y cifra en 38.000 los pesos necesarios para acabar la obra, cantidad que la Junta de Obras considera de nuevo exagerada por lo que dicta limitaciones a la propuesta del ingeniero; se insiste no sólo en reducir la altura de la muralla, sino que se modifica la capacidad del hospital, pasando de ser ideado para 100 enfermos, como figura en los planos de 1772 y 1774, a otro para sólo 30 ó 40 enfermos, al tiempo que se minimiza igualmente la capacidad del cuartel<sup>20</sup>.

La decisión de la Junta de Obras es desfavorable a Méndez, tanto en el programa de dotaciones como en los gastos propuestos, aunque, de manera indirecta, su decisión es un éxito para el ingeniero por cuanto supone recontinuar unas obras que habían quedado paralizadas tras sus divergencias con el Gobernador de Alicante, por lo cual éstas se continúan a partir del 5 de octubre de 1779 «... Con motivo de las desavenencias que ocurrieron entre el Gobernador de Alicante y el de la Plaza de San Pablo, que ocasionó la venida de éste a la Corte, se suspendió la ejecución de dichas obras... y habiendo informado a S.M.... se llevó mandar... se llevase a efecto la anterior»<sup>21</sup>. Ante ello Méndez reacciona y se establece un extraño proceso que tendrá como consecuencia no sólo que sea llamado a la Corte, sino también que se paralizen los trabajos; durante su estancia en Madrid, Méndez reduce la cantidad solicitada, (sin duda a la vista de los informes enviados por el Gobernador de Alicante), y el hecho

de que los primeros ex-cautivos genoveses comenzasen a desertar de la Isla dudo que le beneficiase ante la decisión de la Junta de Obras.<sup>22</sup> Sin embargo Méndez tiene, sorprendentemente, éxito en su gestión y así desde abril de 1780 hasta julio de 1781, se trabaja de nuevo realizándose un gasto total que asciende a 545.835 reales<sup>23</sup>, lo que motiva nueva censura del Gobernador contra el desembolso, insistiendo en su idea de paralizar los trabajos «... de resultas de esta prevención, y cuando S.M. esperaba que el referido Gobernador ingeniero notificase estar las obras a punto de concluirse, sin necesidad de mayor gasto, le hizo con fecha del 25 de agosto del citado año de 1781 el informe que remito a V.E. con el plan que acompaña de nuevas obras que proyectaba y que son un hospital que costará 2.000 pesos, una casa fuerte 3.000, con una muralla en forma de castillo 42.000 y una elevación de la muralla de dos hiladas en general 37.000 pesos, cuyo total asciende a 110.000 pesos»<sup>24</sup>. De todo ello se deduce que Méndez no había paralizado los trabajos en 1779, tal y como le había ordenado la Junta de Obras; y frente al informe del Gobernador, redacta un último memorial en el que indica los gastos que él cree fundamentales e imprescindibles para la isla, destacando e insistiendo, sorprendentemente, en su carácter militar por encima de cualquier otra función<sup>25</sup>. A

pesar de no haber seguido las indicaciones de la Junta sobre convertir el proyecto en población civil, justifica la existencia de la casa fuerte y de la muralla en forma de Castillo, siendo de nuevo rechazadas su propuestas al señalarse cómo «... no están comprendidas en las obras aprobadas por dicho Sr. en la mencionada orden de 27 de diciembre de 1779, al tiempo que conceptúan como excesivo el concepto de 37.000 pesos para la elevación de dos hiladas en general en la muralla de la plaza»<sup>26</sup>: se le censura haber añadido piezas al proyecto inicial, concibiendo la ciudad como simplificación de una idea inicial y la propuesta de ciudad que Méndez tiene en mente tan sólo se modifica a su muerte, ocurrida en 1782.

A partir de este momento, y al no existir ya un ingeniero capaz de luchar, frente a la Secretaría de Guerra, por aquella utopía de ciudad tardobarroca, y en una situación económica distinta (motivada por la crisis económica de la guerra de América) el 18 de enero de 1782<sup>27</sup> se ordena de forma definitiva que, hasta nueva providencia, se suspendan todas las obras en aquel establecimiento. Se evidencia así la escasa importancia que los militares dan a la plaza y, a la muerte de Méndez, es la propia Secretaría de Guerra quien pregunta a Floridablanca si el gobierno de la nueva población de Nueva Tabarca en la isla de San Pablo debía otorgarse a un capitán

18. A.H.N., Estado. Leg. 3.606. Carta al Conde de Floridablanca de 18 de octubre de 1783.

19. Ver nota anterior.

20. A.H.N., Estado, Leg. 3.606. Carta al Conde de Floridablanca de 18 de agosto de 1783. En ésta se señala

cómo fue el 27 de diciembre de 1779 cuando se dispuso por parte de la Junta las modificaciones en la obra.

21. Ver nota anterior.

22. A.H.N., Estado. Leg. 3.606. Carta al Conde de Floridablanca de 18 de agosto de 1783.

23. *ibid.*

24. *ibid.*

25. *Sobre el Establecimiento de la Isla de Tabarca.* S.H.M., Doc. 4-2-5/1.133.

26. A.H.N., Estado. Leg. 3.606. Carta del Conde de Floridablanca de 18 de agosto de 1783.

27. A.H.N., Estado. Leg. 3.606. Carta al Conde de Floridablanca de 5 de mayo de 1784.



del ejército o si, por el contrario, deberá ser un ingeniero el responsable de la misma. En 1789 la Junta Suprema de Estado se plantea el futuro de la población y señala como función del Comandante General de Valencia enviar un subalterno a examinar el estado de las obras, calculando su coste y remitiendo a continuación la relación de los gastos<sup>28</sup> con vistas a finalizar los trabajos, operación en la que nadie cree debido a que la isla se encuentra económicamente en una situación tal que en dicho año se sugiere la necesidad de favorecer a los colonos de Tabarca permitiendo que cualquier habitante de la isla pudiera pescar libremente, recibiendo la matrícula correspondiente. Nombrado Antonio Córdón, comisionado por el Comandante General de Valencia, su informe es terminante: es preciso abandonar las obras de Méndez y construir tan sólo dos pequeñas torres, en la manera usual de defensas de costa, que sirvieran para proteger las calas y sumideros contra corsarios y piratas<sup>29</sup>. La respuesta que da la Junta de Obras es tajante: en lugar de dos torres se propone edificar tan sólo una, algo más fortificada, y allí donde se considere más oportuno. Como consecuencia de ello se encarga un proyecto a Baltasar Rigaud, quien lo elabora en Valencia en diciembre del mismo año, señalando la necesidad de derribar la iglesia y la casa del cura por entender que eran perjudiciales a

la defensa de la nueva edificación, así como inútil en aquel establecimiento. La propuesta de Rigaud fue aprobada en 1790<sup>30</sup>, aunque el permiso para los derribos se denegó<sup>31</sup>. La vida en la población de Nueva Tabarca entra así en un letargo del que sólo sale en 1810, con motivo de la guerra de la Independencia, al apuntarse la posibilidad de instalar allí la fábrica de pólvora existente en Murcia<sup>32</sup>.

Ignoro las ventajas que pudieron ofrecer, en un principio, los ex-cautivos genoveses a la Corona española: el gasto originado, hasta 1777, ascendía a más de 706.679 reales, cantidad a la que posteriormente siguieron destinándose presupuestos para las obras en 1783 y 1788. La isla, concebida quizá en su inicio como inversión de riqueza por parte del Estado, nunca ofreció una mínima compensación, si bien tanto en el plano concebido en 1769 como en el proyecto de 1774 queda claro que la idea que presidía constantemente cualquier trabajo en la misma era realizar una obra útil y que generara riqueza.

28. A.H.N., Actas de la Junta Suprema de Estado. Estado, lib. 3, fols., 44v-45.

29. El informe realizado por Antonio Córdón se encuentra, en el A.H.N., Estado, leg. 2.569, fechado en 19 de marzo de 1789. En él se recomienda se construyan dos torres para la defensa de piratas, torres que corresponden al proyecto que se encuentra en el S.H.M.

30. El proyecto de Rigaud está, igualmente, en el A.H.N., Estado, leg. 2.569. El informe de Rigaud, por el contrario, está en el S.H.M.

31. A.H.N., Actas del Consejo de Estado. Estado, lib. 5, fols. 71v y 72.

32. A.M.N., Guerra de la Independencia, doc. 63, fol. 172, Mss. 2.261.c

## La ordenación del espacio en la bahía gaditana

### El proyecto de la nueva población de San Carlos

Gracias a los estudios realizados acerca de la población española en la segunda mitad del XVIII, sabemos que sólo cuatro ciudades, Madrid, Barcelona, Valencia y Cádiz, rondaban en número de habitantes la cifra de 100.000 (y sólo las dos primeras los sobrepasaron). Sin embargo, sorprende que no exista un estudio de la historia urbana de Cádiz, ciudad que jugó tan importante papel en la economía española (llegó a controlar casi el 84 % del comercio con América en la segunda mitad del siglo) máxime cuando su rápido crecimiento (favorecido por el establecimiento de comerciantes españoles, holandeses, franceses e italianos) significó no sólo la redacción y aplicación de unas ordenanzas municipales que dieron nueva imagen a la ciudad, sino que las poblaciones próximas (Puerto de Santa María, San Fernando, Puerto Real...) tuvieron un desarrollo que se vio complementado con la actividad que, en la Bahía, se tradujo primero en la construcción del Arsenal de La Carraca y más tarde con la designación de la Isla de León como sede del Departamento de Marina.

La historia de la ciudad de Cádiz es bien conocida: tras su destrucción por los ingleses en 1596, Felipe II dudó entre abandonarla o reedificarla; quizá por inercia, como señala Ramón Solís, la ciudad se mantuvo, sirviendo en un principio de cabeza de puente del comercio con América, adquiriendo una dimensión económica al tiempo que definía su personalidad atlántica. Al menos desde 1680 Cádiz concentró la mayor parte del comercio transatlántico, si bien la dirección del mismo radicaba en Sevilla; hasta 1717 la actividad comercial se limitaba a esta ciudad como «consecuencia de una disposición de Carlos V que, en 1529, queriendo dar libertad de comercio...



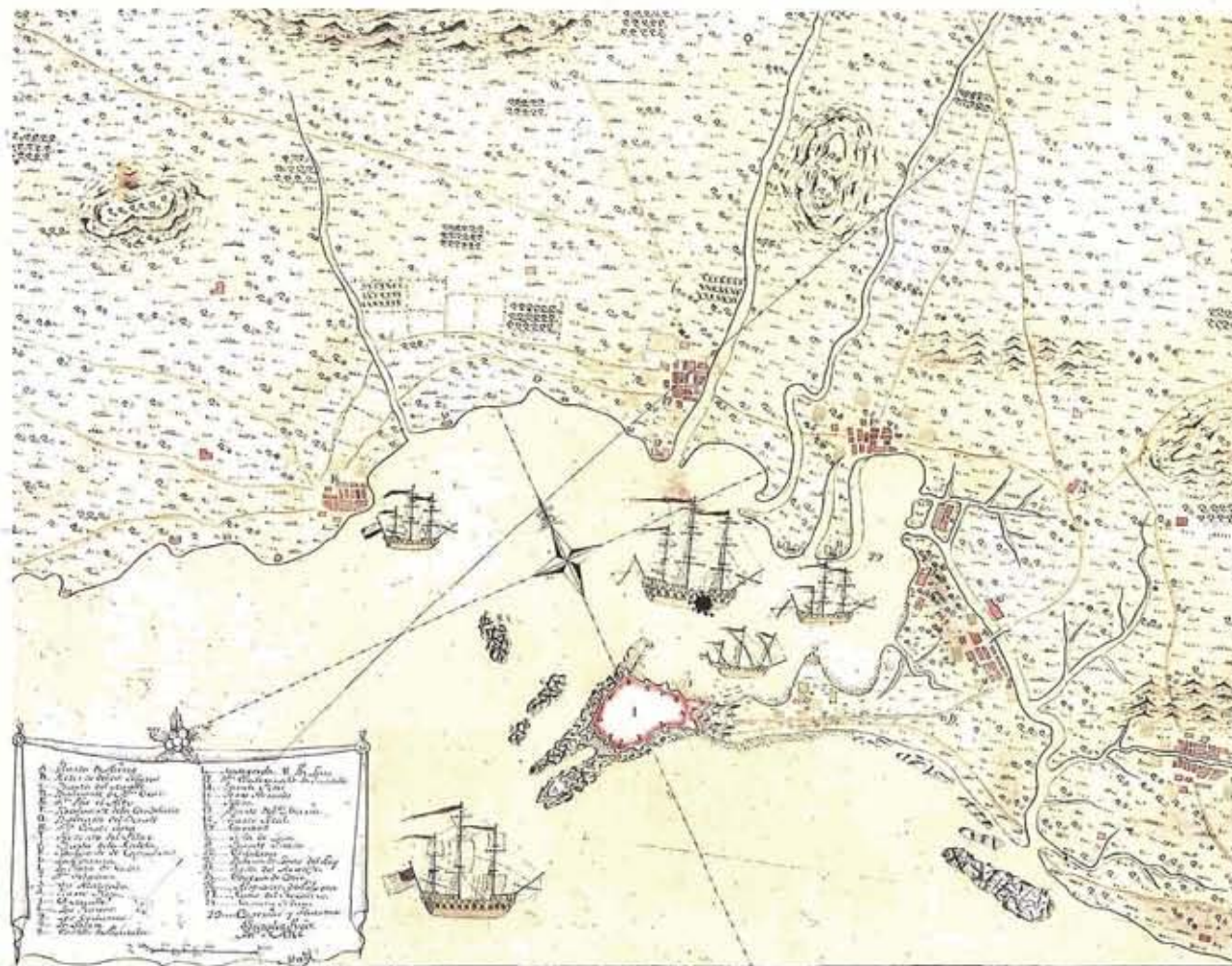
Plano de la bahía de Cádiz para venir en conocimiento de las grandes ventajas que se consiguen con la obra de los puentes construidos sobre los ríos Guadalete y San Pedro. s.f. B.N., Mss.

permitió a los habitantes... expedir barcos... con la condición de que hicieran su regreso por Sevilla»<sup>1</sup>. El establecer Casa de Contratación en Cádiz (hasta el momento sólo existía en Sevilla) y la decisión de rebajar los impuestos sobre las mercancías enviadas a América marca el inicio de una importante actividad en la ciudad, que provoca un crecimiento urbano general; y el hecho de que Cádiz apareciese aislada, rodeada de defensas, sin tierras laborables en sus inmediaciones y carente de materias primas, hizo que su estructura asumiese la función de ciudad-isla.

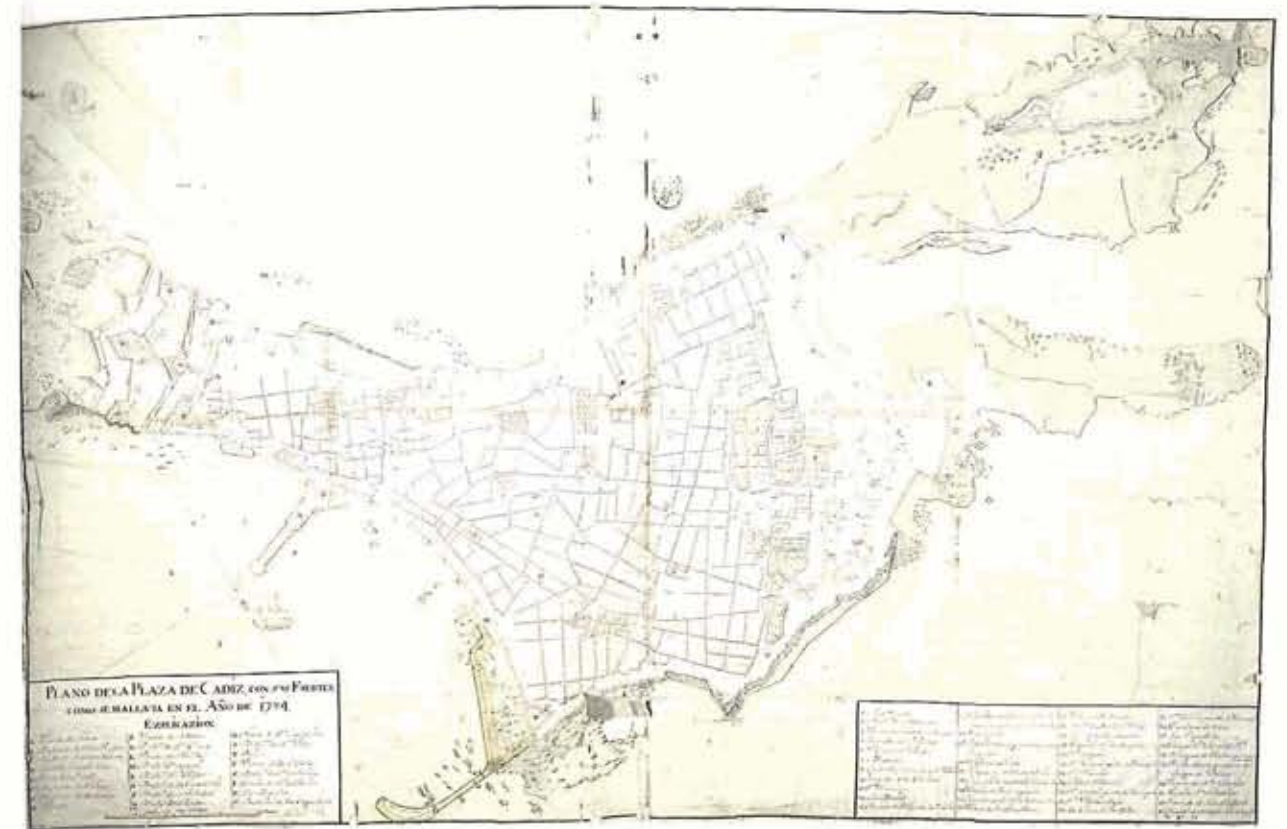
En 1717 sucedió, además, otro hecho importante para la ciudad: al poco de ser nombrado Intendente

1. Ramón Solís, *El Cádiz de las Cortes*, 1969, pág. 91.





Plano general de la Bahía de Cádiz y su contorno. 1767. AM.N.



Plano de la plaza de Cádiz con sus fuertes, como se hallaba en 1724. S.H.M.

General de la Marina José Patiño, decidió establecer en Cádiz una Compañía de Guardias Marinas y agregar a ésta importantes dispositivos militares. Es sabido que, tras la Paz de los Pirineos, Alberoni (convencido de la necesidad de una Marina para defender las colonias) sentó las bases de una Armada encargando de ello a Patiño. El abandono en que se encontraban los antiguos arsenales (tan sólo se sostenía Guarnizo) hizo que este período se caracterizara por la creación de Astilleros del Estado (La Carraca, en 1723; Ferrol, en 1747; Cartagena, en 1749 o La Habana) lo que significó, al tiempo, una importante ventaja económica para Cádiz<sup>2</sup>.

A partir de 1717 Cádiz experimentó un notable auge económico; pero además, la decisión tomada el 12 de octubre de 1778, por la cual se declaraba el libre

comercio de trece puertos españoles con América, en lugar de perjudicar, benefició a Cádiz, porque los restantes puertos españoles no pudieron competir con su experiencia y preparación de muchos años, tampoco con su ubicación, a medio camino entre dos vías comerciales importantes como son Mediterráneo y Atlántico<sup>3</sup>. También favoreció a Cádiz la supresión, por tal Real Decreto, de los llamados derechos de palmeo de tonelada, de San Telmo, extranjerías, visitas, reconocimiento de carena, habilitaciones y licencias que desde 1720 gravaban el comercio en la ciudad<sup>4</sup>. En este sentido, cuando Moreau de Jones comenta, en 1834, «Cádiz recibía hace 50 años más de 600 navíos extranjeros, Málaga 300 y Barcelona 350» lo que destaca es la riqueza existente en la ciudad. A partir de este punto, las

referencias de los viajeros sobre el crecimiento y auge de Cádiz son numerosas «... Cádiz supo orientar mejor que ningún otro puerto sus negocios, y los barcos fletados por los gaditanos llegan a América en condiciones inmejorables»<sup>5</sup>. Después de algún tiempo en que el comercio había sido muy reducido, la demanda de los productos europeos en el otro continente era muy grande y lo mismo la oferta de los productos americanos. En Europa el negocio se hace, pues, beneficioso para todos. Cádiz, que tiene bien organizada la distribución de sus mercados en toda Europa, no sólo lleva ventaja, sino que logra recoger en su puerto incluso las mercancías que otras casas comerciales dejan allí, para que las gaditanas las trasladen a otros puntos. El monopolio comercial del puerto gaditano, que perduró prácticamente todo el siglo XVIII, fue puesto

de relieve por el viajero francés J.B. Labat, que visitó la ciudad de Cádiz por los años 1705 y 1706<sup>6</sup>. Sus impresiones son interesantes por aportar curiosas noticias sobre la existencia de extranjeros: en la ciudad «Cádiz es el centro de todo el comercio que se hacía con las Indias Occidentales; es el sitio donde todos los comerciantes franceses, ingleses, holandeses e italianos envían sus efectos para hacerlos transportar a América sobre los barcos españoles bajo el nombre de un factor o comisionista español»<sup>7</sup>.

El desarrollo del comercio con América, el hecho de que en la ciudad residiera una importante población adinerada (comerciantes gaditanos, santanderinos, gallegos, vascos, franceses, genoveses...) y, en tercer lugar, la política de Patiño al crear el Arsenal de La Carraca, tuvo tres

2. Ibid., pág. 26.

3. J. Plaza Prieto, *Estructura económica de España en el siglo XVIII*, Madrid, 1976, pág. 411.

4. A. García Vaquero, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, Sevilla, 1976.

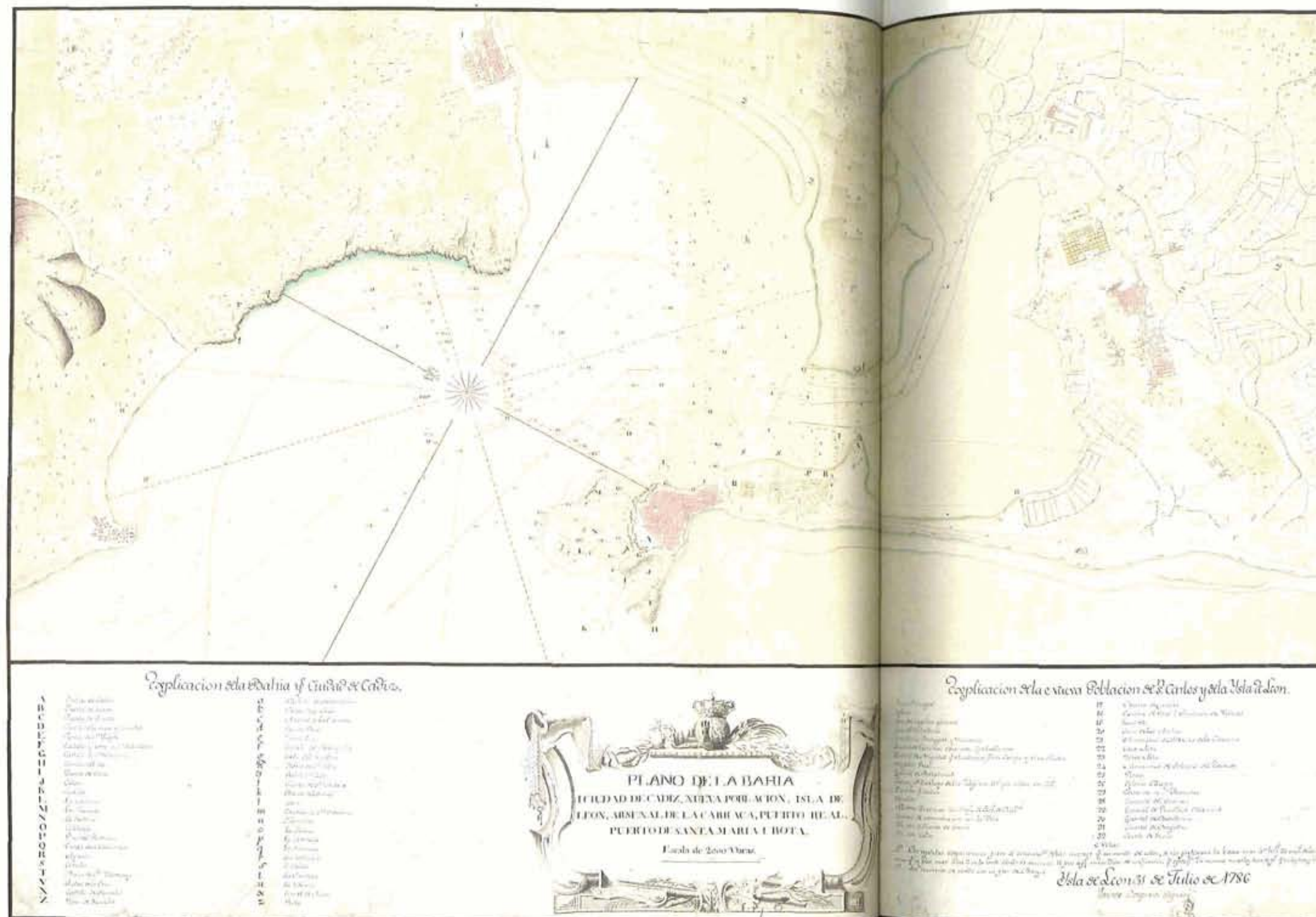
5. R. Solís, op. cit., pág. 24.

6. R. Crespo Rodríguez, «Historia de la Ingeniería Naval española», en «II Centenario de las Enseñanzas de Ingeniería Naval», Universidad Politécnica de

Madrid. Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales. Madrid, 1975, pág. 27.

7. J. Plaza, op. cit., pág. 443.





Plano de la ciudad de Cádiz. Nueva Población, Isla de León, arsenal de La Carraca, Puerto Real, Puerto de Santa M.ª y Rota. 1786. A.M.N.

consecuencias bien distintas, que entiendo es necesario valorar desde una única perspectiva: se planteó por un lado una política de embellecimiento en la ciudad; se construyó al servicio de la Casa de Contratación el Trocadero y, por último, la Isla de León se convirtió en sede del Departamento de Marina<sup>8</sup>.

La reforma y el embellecimiento de la ciudad fue una preocupación en aquellos comerciantes adinerados y, lo que ahora es más importante, conocedores de las transformaciones urbanas que en aquellos momentos se llevaban a cabo en sus países de origen<sup>9</sup>. En estas circunstancias parece lógico que la ciudad decidiese adoptar los supuestos de embellecimiento ensayados en otras poblaciones. En este sentido se trasladaron fuera de las murallas los hornos de yeso, se ensancharon y abrieron plazas y calles, se restauraron las murallas y se hicieron las pavimentaciones y alcantarillado. Se dio importancia a los espacios abiertos y se construyó el paseo de la Alameda y el de extramuros, idea del Conde O'Reilly; se construyó de nueva planta el barrio de San Carlos, todo esto junto a una mejora de las fortificaciones<sup>10</sup>.

Existía, sin embargo, una contradicción entre la riqueza y el lujo existente (la ciudad poseía dos teatros, una Catedral nueva, se construía el proyecto de Alameda...) y los problemas que planteaba la

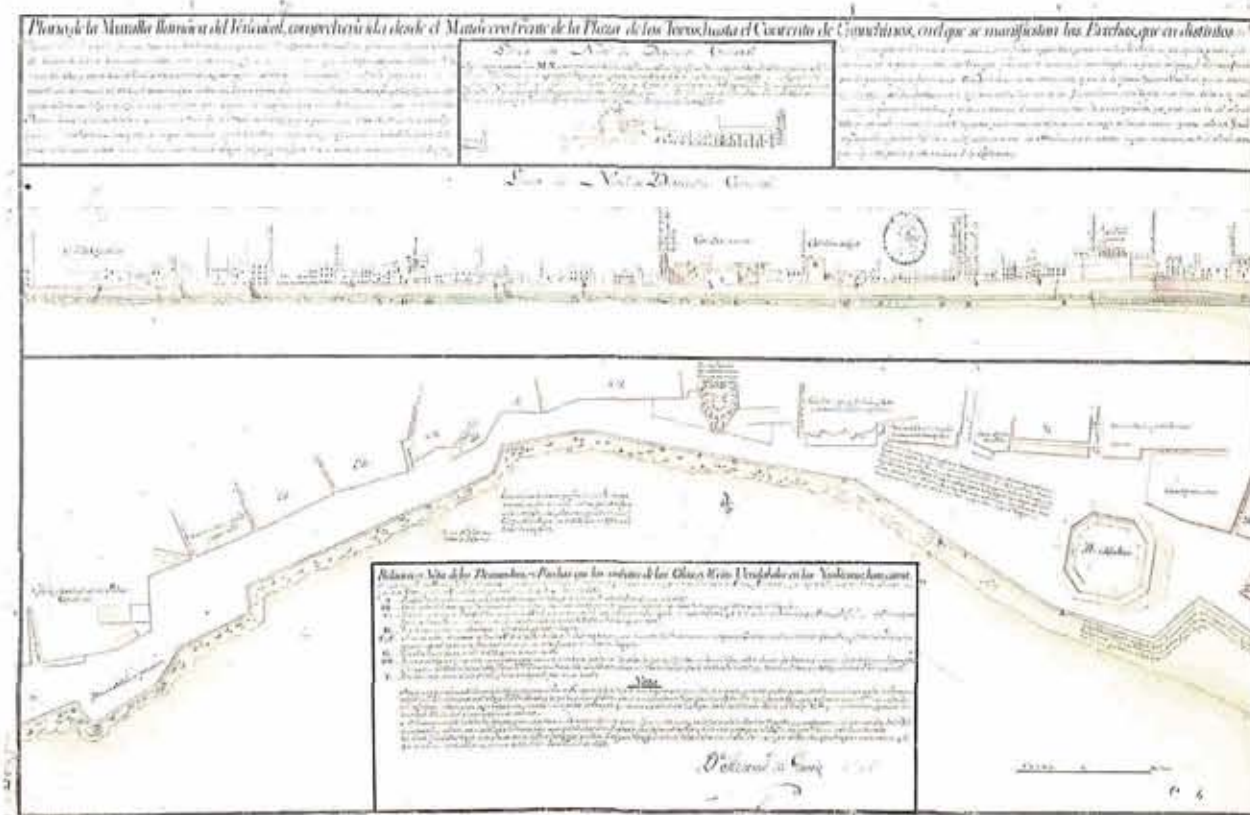
8. Ibid., pág. 441.

9. J. García Mercadal en su *Viajes de Extranjeros por España y Portugal*, tomo III, siglo XVIII (Madrid, 1962) publica «Viajes del Padre Labat en España», págs. 106-184. La referencia a los barcos de aviso que salen para América figura en las págs. 155-156 de esta edición.

10. Recientemente, Pilar Ruiz Nieto-Guerrero presentó en el «IV Encuentro de la Ilustración al Romanticismo: Carlos III, dos siglos después», una comunicación sobre el

tema «Apuntes sobre la formación del barrio de San Carlos de Cádiz». Ver, igualmente, Teodoro Falcón Márquez, *Torcuato Benjumea y la arquitectura neoclásica en Cádiz*, Cádiz, 1974, pág. 42.





Plano de la muralla de Vendaval. 1765. S.H.M.



Vista de la ciudad de Cádiz y de las murallas que se construyen. s.f. B.N.

trama urbana. Ceñida la ciudad entre imponentes defensas, todo lo que tuvo de beneficioso para Cádiz el pacífico reinado de Fernando VI redundó en una ciudad donde los suntuosos edificios defendidos por fortificaciones poderosas hacia la plaza segura e inexpugnable. Pero también es verdad que «su contextura de islote marca una limitación de crecimiento que pronto comprendieron los gaditanos. El trazado de la ciudad se resiente de la falta de espacio; las casas, por tanto, han de ser altas frente al concepto de la construcción en Andalucía; las calles estrechas, las plazas escasas»<sup>11</sup>. Ocurría así que el carácter de plaza fortificada y su privilegiada situación jugaban un papel negativo, pues las murallas de la ciudad y sus cuatro puertas (la de Tierra, la del Mar, la de la Caleta y la de Sevilla) suponían un límite que estrechaba e impedía el crecimiento a una ciudad con un importante desarrollo económico. Una solución a la falta de espacio fue, asumiendo las

disposiciones de la Real Orden de 25 de noviembre de 1777, elaborar unas nuevas ordenanzas urbanas: en 1783 se comisionó a Francisco de Huarte y Juan Ignacio Alcaide para su elaboración, aprobándose en 1792; se definían alturas, a la vista de la necesidad de construir un mayor número de viviendas, pero aun así resultaban insuficientes: ante la necesidad de dar solución a la falta de alojamiento, algunos intentaron ocupar los terrenos extramuros (Albisu proyecta años más tarde, en 1812, una ciudad paralela, que llamará *Eli-Erri* y que sitúa entre Torregorda y Sancti Petri)<sup>12</sup>. «Durante los siglos XVII y XVIII, los moradores de Cádiz tenían pequeñas huertas en la zona de extramuros, huertas que después se transformarían en fincas de recreo y casas de campo. Hay que tener en cuenta que esta zona, no muy fértil, próxima a las playas, constituía el único desahogo de la ciudad. El camino llamado del Arrecife, que se extendía hasta San Fernando y un lado y a otro, fue el lugar elegido por el

comerciante gaditano, tanto por el elevado como por el tipo medio, para levantar sus casas de campo, algunas verdaderamente lujosas. Más tarde las familias ricas prefirieron establecer sus fincas de esparcimiento en Chiclana, pero las modestas continuaron considerando este camino del Arrecife como el lugar adecuado para sus recreos y vacaciones»<sup>13</sup>. La solución consistente en expandir la ciudad más allá de la Puerta de Tierra parece ilógica en el Cádiz de aquellos años, teniendo en cuenta que «... el

centro de la ciudad nace en su puerto» y que «...de las dos puertas de mayor importancia, la de Tierra y la del Mar, es esta última la que se considera su entrada. Podemos decir que en la época que estudiamos, Cádiz tiene como Puerta la del Mar y como espalda la de Tierra». En este sentido, y para comprender el desarrollo de la ciudad, sería interesante estudiar su cartografía comparando, por ejemplo, el plano anónimo de la Bahía de Cádiz que se encuentra en el A.H.N., fechado en 1777, y el que Vicente Imperial Diguera traza en 1786. Tomo ambos

pág. 47. «... En el año de 1812, cuando la línea del frente se ha estabilizado y el optimismo reina en la ciudad, se estudia la necesidad de hacer una barriada extramuros». En la prensa gaditana de los cuatro primeros meses de esos años se recogen estas inquietudes. Es el arquitecto Albisu quien propone la construcción de una nueva barriada, que habrá de llamarse *Eli-Erri* entre Torregorda y Sancti-Petri. El «*Diario Mercantil*» del 28 de febrero, dice que 15 días después se comenzará a construir, y

añade que todo el que quiera edificar recibirá 10.000 varas cuadradas de terreno para que lo distribuya a su gusto. Poco interés debió de despertar este proyecto entre los habitantes de Cádiz, que cobraban pingües rentas por el alquiler de sus casas. El «*Diario Mercantil*» del día 12 de abril del mismo año dice «retardadas las esperanzas de formar una población entre Río Amarillo y Sancti-Petri, propone el arquitecto Albisu la construcción de barracas o tiendas en las azoteas para desahogo de los vecinos». Sería interesante comparar

este proyecto de Albisu con aquel otro que Jovellanos proyecta para el norte de Madrid y que, desgraciadamente no llegó a realizarse. 13. La referencia a Chiclana aparece igualmente en *Un paseo por España* del barón de Bourgoing, que reproduce García Mercadal (op. cit., pág. 1043). «...Los gaditanos van a Chiclana para solazarse. Con viento y marea favorable no se tarda más de dos horas. Allí tienen muchos comerciantes de Cádiz sus fincas de recreo que han

hermoseado con un umbroso follaje del que tanto lamentan carecer en la ciudad. La estancia en Chiclana es especialmente agradable en primavera y otoño. Las gaditanas, que unen todo el encanto de una mujer andaluza a unas costumbres muy sociales, animan la estancia en Chiclana con banquetes, bailes y conciertos».

11. R. Solís, op. cit., pág. 27.

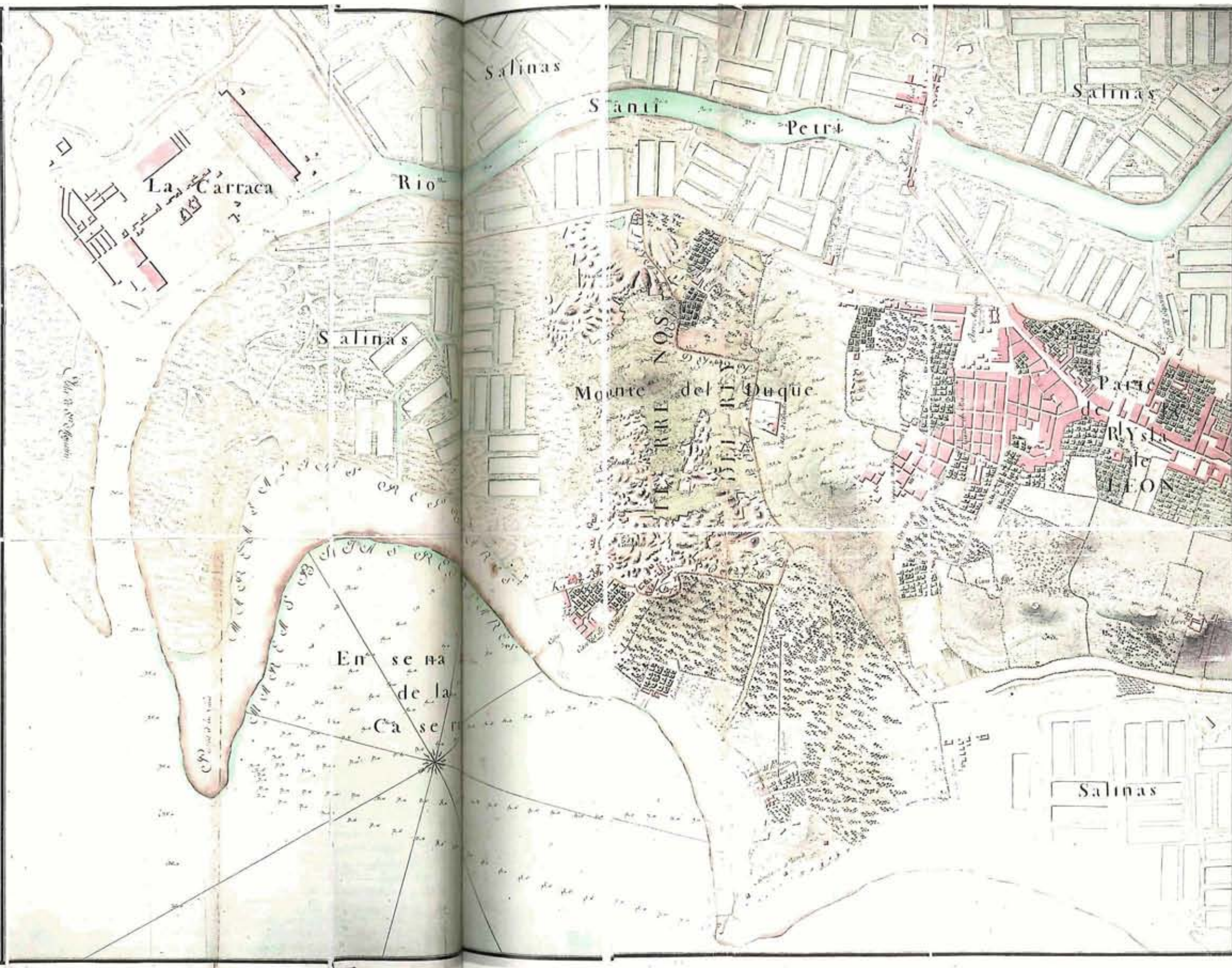
12. T. Falcón, op. cit., pág. 42. Señala como además de las ordenanzas de Cádiz redactadas por Huarte y Alcaide, y que fueron impresas en 1804, en la

misma época se editaron también las de Valencia y Santiago de Compostela. La referencia a la nueva población de *Eli-Erri* aparece en Ramón Solís, op. cit.,



# PLANO

Que manifiesta los Terrenos y Canteras de S M del Monte llamado del Duque Salinas y Llano de la Punta proxima al Real Arsenal de la Carraca y Real Ysla de Leon con Demarcacion de sus Limites segun se han hallado puestos la Nivelacion ejecutada en ellos y Sondeo del Rio Sancti Petri y Ensenada de la Caseria en que terminan Para la Execucion de las Obras del Nuevo Departamento de Marina de Cadiz Proyectadas por el Brigadier e Yngeniero Director Comandante de los R<sup>s</sup> Exercitos Don Francisco Sabatini aprobadas por S M

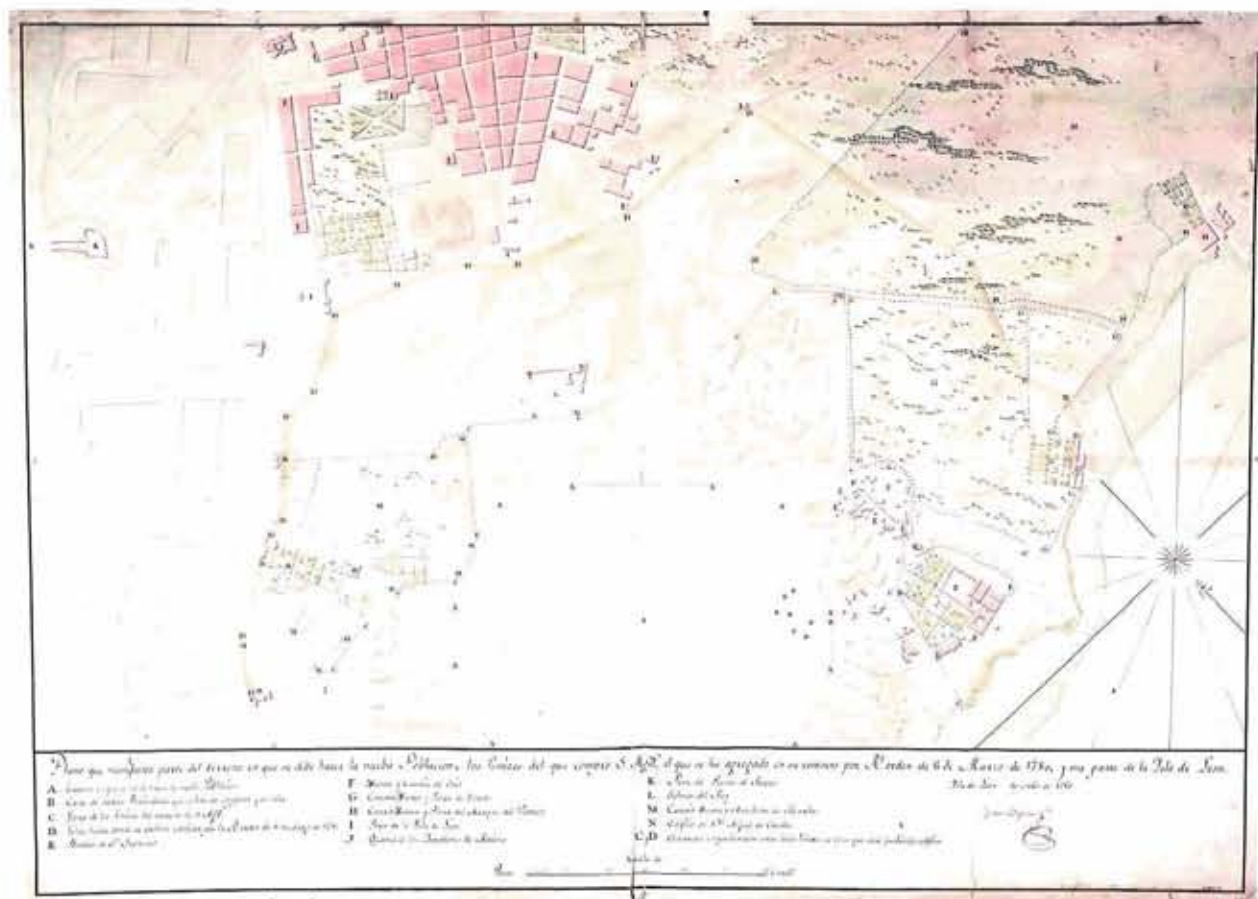


Nota. Los numeros que son por y debajo de la carta (cartilla) denotan la nivelacion y son de la cantidad constante solo desde el nivel a la base con otras cifras arriba y los del medio desde la parte mas alta nivel a las mas bajas.

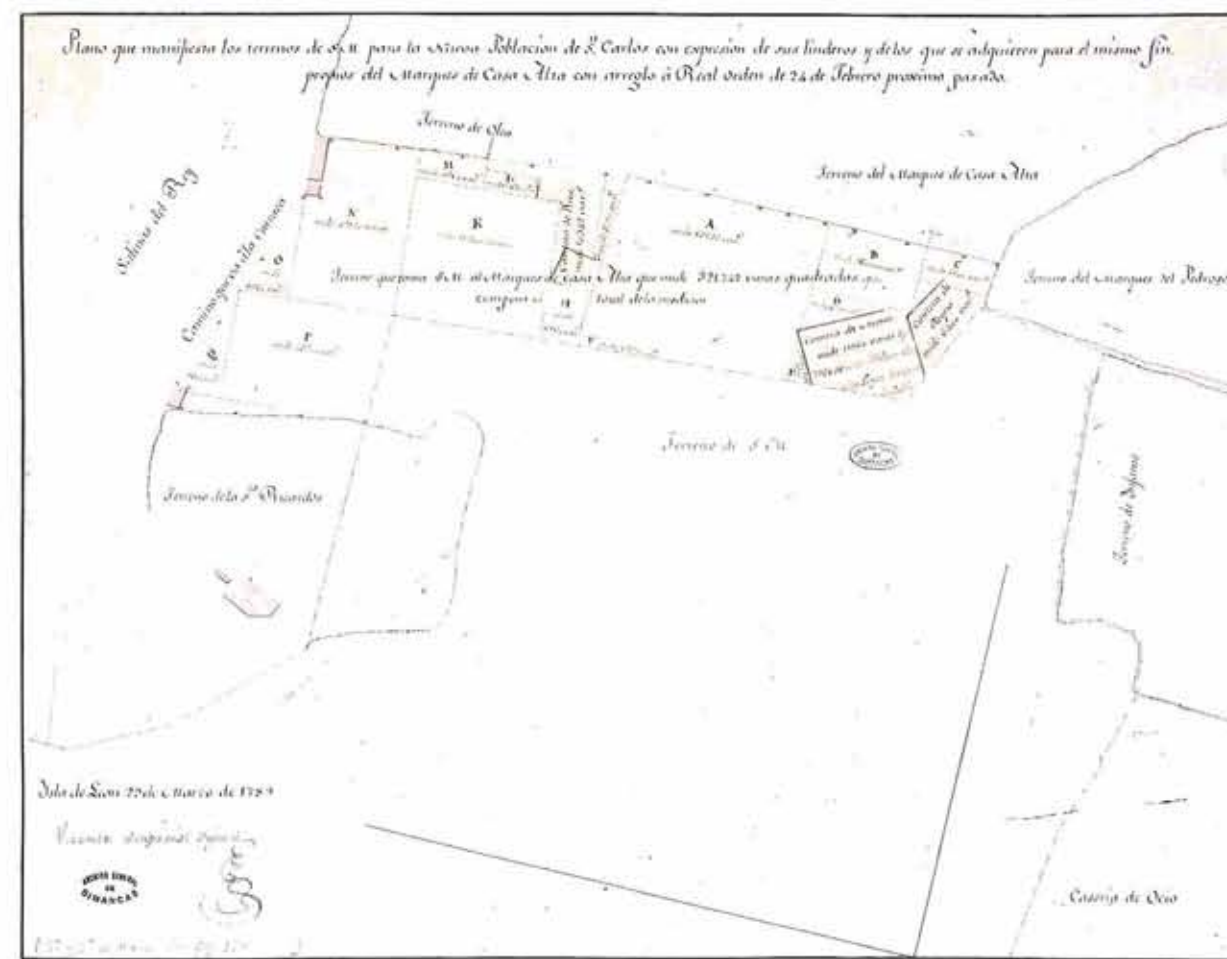
R<sup>o</sup> Carlos III de España

Francisco Sabatini



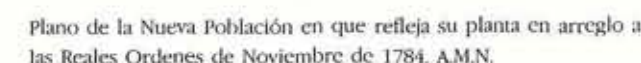
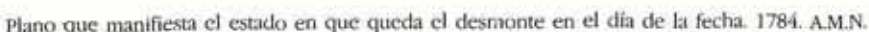


484 Plano que manifiesta parte del terreno en que se ha de hacer la Nueva Población de San Carlos. 1780. A.M.N.



485 Plano que demuestra los terrenos de S.M. para la Nueva Población de San Carlos con expresión de sus linderos y de los que se adquieren para el mismo fin. 1789. A.G.S.





planos porque, según la *Cartografía militar y marítima de Cádiz*<sup>14</sup>, entre la elaboración del primero y la del segundo no se trazaron más planos de la misma, y son, pues, si puede decirse, *correlativos* o, lo que es más importante, coinciden en fechas con el gran proyecto urbano de Cádiz que pretendo estudiar.

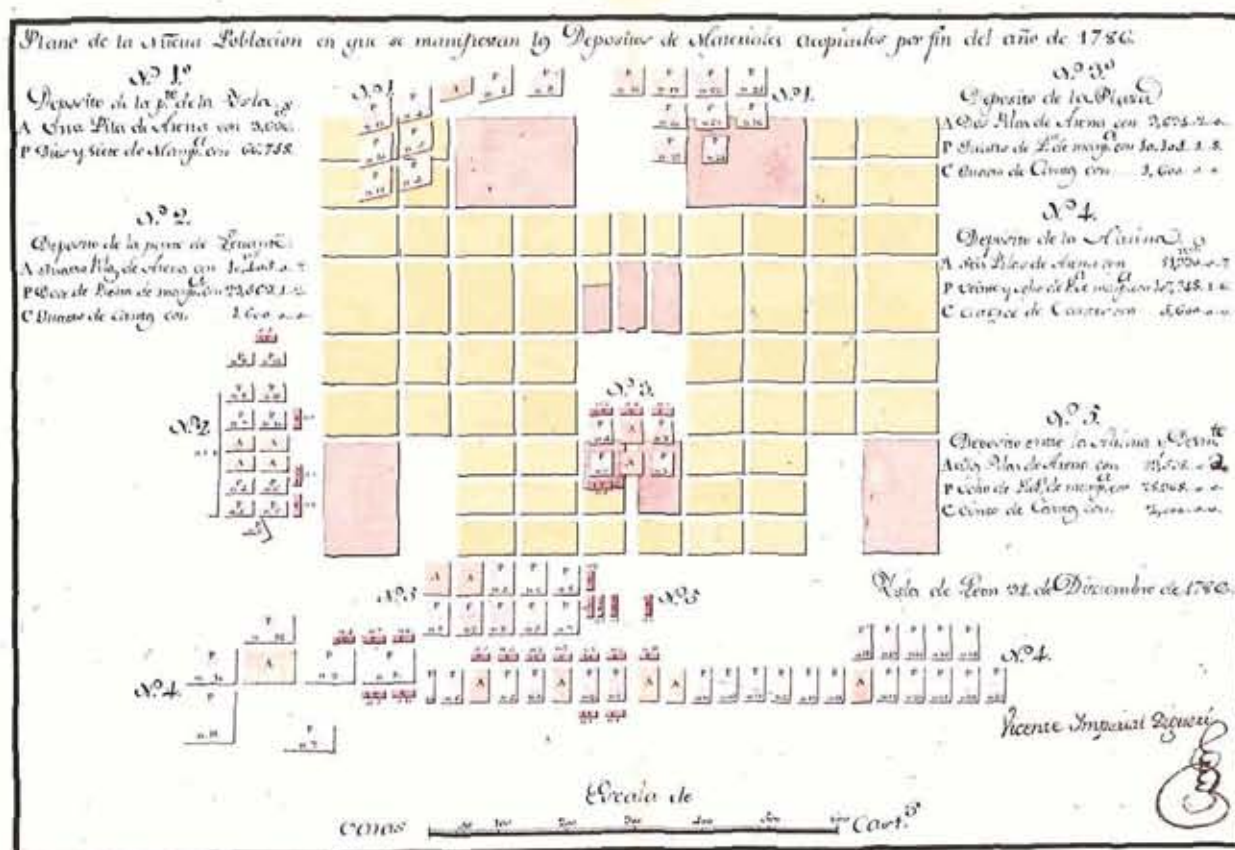
Al contrastar uno y otro, lo primero que sorprende es el tipo de información que facilita cada uno. El primero es una carta marina que tan sólo presta atención al estado de los fondos y bancos de arena existentes; concebido desde la actividad comercial de Cádiz, define los peligros que podían surgir ante un navegante que conociese mal esta costa; el plano

referidos. El primero, anónimo, se encuentra en A.H.N., leg. 3.160, s.<sup>a</sup> 576. El segundo es el plano de Vicente Imperial Digueri firmado en la Isla de León el

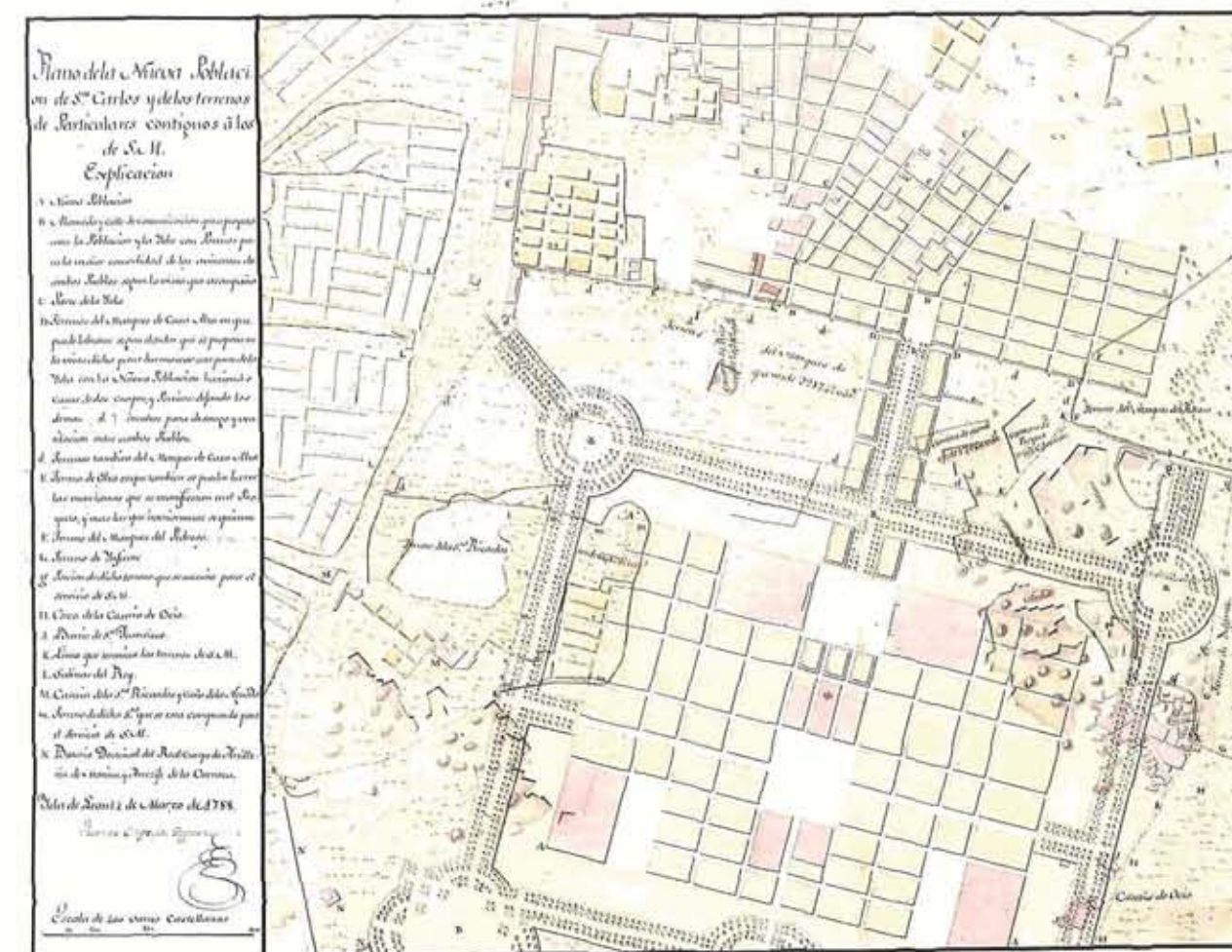
de la bahía que dibuja nueve años más tarde Vicente Imperial Digueri debe entenderse desde un esquema diferente: núcleos de población como San Fernando, Puerto Real, Puerto de Santa María o, incluso, el propio Cádiz (antes apenas esbozados y en un dibujo impreciso) ahora tienen un sentido y dimensión nueva. El plano de Tofiño no sólo es carta marina, sino que define el interior de la costa con un detalle y una atención inexistentes en el primero. Ejemplo de ello es que ahora las poblaciones aparecen perfectamente dibujadas, se destacan los caminos interiores, se explica la situación de las salinas y de las tierras de labor, detallándose incluso dónde y cuáles son las huertas existentes en la Bahía. La diferencia entre ambos es, en mi opinión, evidente: el primer mapa valora la Bahía como un problema de tráfico marino y apenas presta atención a la costa; por el contrario, el segundo refleja el cambio existente en el Cádiz de estos momentos, consistente en plantear el ensanche de la ciudad no por la parte del istmo hasta la Cortadura de San Fernando, o por Torregorda y Sancti Petri, como más tarde pretenderá Albu, sino ocupando la Bahía y, lo que es más importante, estableciendo una sectorialización entre las diferentes poblaciones de forma que, por primera vez, el constructor de la ciudad entiende el sentido de ciudad-territorio y asigna una función específica a cada uno de los núcleos de la Bahía. En este sentido serán los propios viajeros los primeros en comprender el tema de una ciudad que crece ordenando espacialmente su Bahía y así, en los libros de viajes, podemos encontrar a menudo la referencia a «la metrópoli de Cádiz»: por su importancia económica, por el número de habitantes y su papel político y cultural, aquella ordenación espacial cobró un sentido nuevo y un tanto excepcional, y es desde esta dimensión desde donde





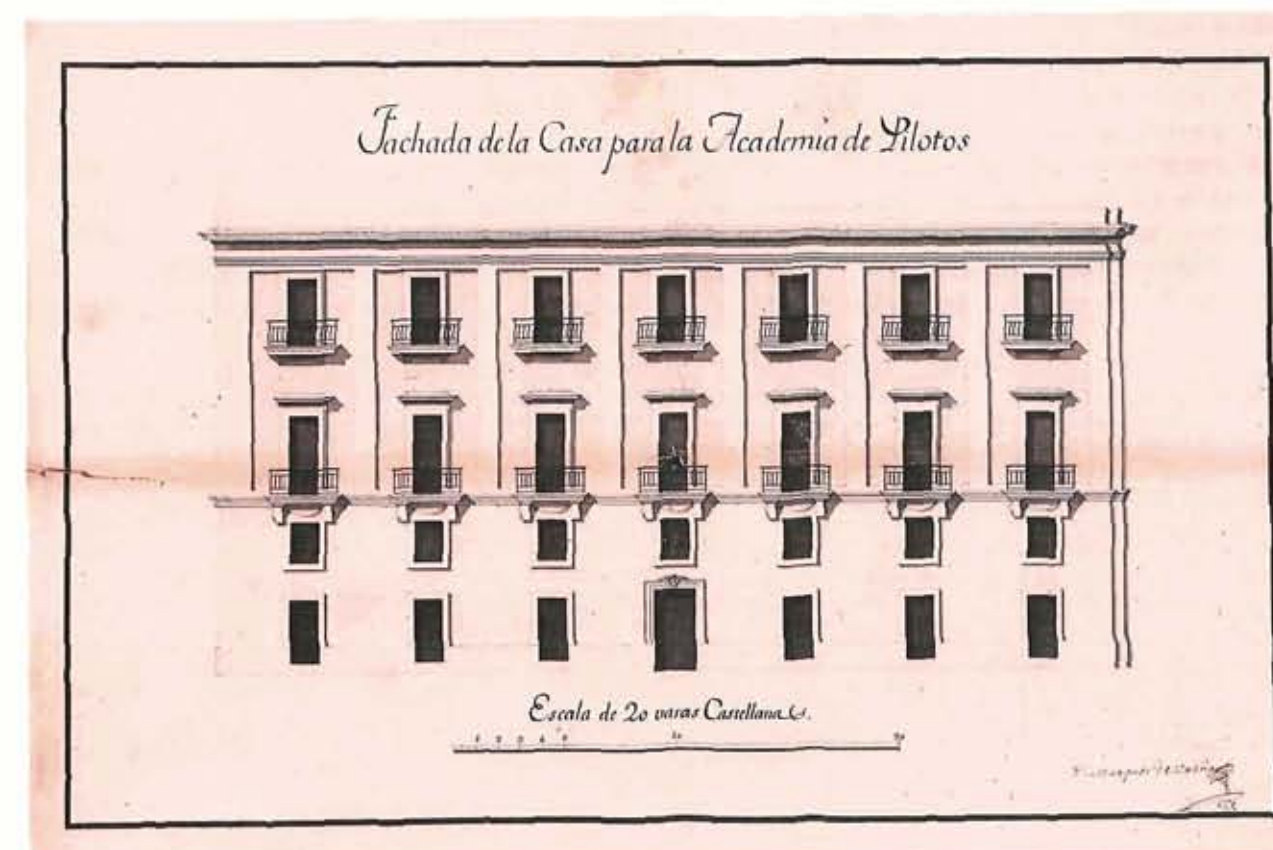


Plano de la Nueva Población de San Carlos. 1786. A.M.N.



entendemos el alcance de la afirmación de Herr al destacar la importancia de Cádiz «...incluyendo la isla de León y Puerto de Santa María, Cádiz tenía en el XVIII más de 100.000 habitantes»<sup>15</sup>. La idea formulada en su día por Ramón Solís (el centro de la ciudad nace en el puerto) tiene una doble interpretación: por una parte, las reformas en el interior de la ciudad centraban su atención en la Puerta del Mar «la Puerta del Mar daba sentido acogedor a una plaza, mientras que la Puerta de Tierra abría paso a una zona militar. A aquella confluían las calles de una manera abierta; a esta, formando ángulos agudos, rematados de bayoneta... El centro de la ciudad nace en su puerto... El centro, pues, sale de la ciudad buscando el muelle; el centro del crecimiento es el del puerto y, pegándose a él, crece la ciudad». Pero si ésto sucede en la parte de ciudad que intenta colmar los espacios vacíos y definir actuaciones dentro de la política de embellecimiento, paralelamente sucede

que cuando los comerciantes necesitan no sólo espacios para almacenes, depósitos y viviendas de lujo, lejos de permanecer en la carretera que une Torregorda con San Fernando, darán el salto al otro extremo de la bahía: y como acertadamente intuía Solís, «...por lo tanto, si el centro de Cádiz se traslada no lo hará, como creen muchos, a lo largo del Paseo de Ana de Villa, sino a lo largo de la costa, por la bahía»<sup>16</sup>. En este concepto de puerto abierto a la bahía, poblaciones como San Fernando, Puerto Real, Puerto de Santa María, La Carraca o los alrededores de los Caños del Trocadero tienen un sentido y un desarrollo específico. Pero lo más importante es que su crecimiento no se produce de forma indeterminada, sino que cada localidad adquiere un papel amplísimo dentro del nuevo criterio de ordenación de la bahía. Así, Puerto de Santa María se convierte en ciudad mercantil al ser lugar de residencia de los grandes comerciantes (tenemos



Plano de la Nueva Población de San Carlos y terrenos particulares contiguos a los de S.M. 1788. A.M.N.

Fachada de la casa para Academia de Pilotos. s.f. A.M.N.

15. R. Herr, *España y la Revolución del siglo XVIII*. Madrid, 1971, pág. 74.

16. Ramón Solís, op. cit., págs. 28-29.



noticias que las casas de la población eran *hermosas*) y existir además un comercio en el interior de la población consistente en la explotación de la sal (había salinas desde Puntales hasta la propia población), complementado por el comercio de vinos con Jerez (merced a los comerciantes extranjeros) y con la industria de blanqueo «por la que debe pasar toda la cera extranjera que ha de embarcarse para las Indias»<sup>17</sup>. Existía, por último, otra actividad en el Puerto que lo unía estrechamente a Cádiz: su comercio con agua potable. En efecto, al carecer Cádiz de manantiales y «suplir este defecto imperfectamente mediante pozos de agua malsana... y recoger parte de las aguas de lluvia en las azoteas... para calmar la sed debía recibir ésta del Puerto de Santa María»<sup>18</sup>. Si el Puerto de Santa María es la ciudad comercial, donde se desarrolla un comercio que no puede plantearse en Cádiz por falta de espacio, del mismo modo la propia bahía definía otra actividad al servir de refugio a los barcos de particulares. «Enfrente, pero a cierta distancia de la ciudad, anclan los navíos que pertenecen a los puertos extranjeros. Más al Este, en el canal del Trocadero, anclan y quedan desarmados los que hacen el comercio con Indias y al fondo de este canal queda situada la población de Puerto Real, y en sus orillas los almacenes, arsenales y astilleros de la Marina Mercante»<sup>19</sup>.

Sanlúcar de Barrameda era el límite de esa ciudad-bahía: en ella existe una cierta independencia con respecto a la *metrópoli* Cádiz debido a que en ella existían no sólo moradas «de ricos mercaderes, con sus bajos acondicionados para almacén de mercancías»<sup>20</sup>, sino que la Duquesa de Alba decidió llevar a la población una *corte* un tanto particular (para lo que requirió los servicios de Arnal) logrando aglutinar en torno a su residencia un círculo de ilustrados, entre ellos Goya, que poco tiene que ver con la idea de ciudad-bahía que es Cádiz<sup>21</sup>.

La ciudad vertía hacia la bahía y el desarrollo que tuvo la marina obligó a que, cerca de ella, existieran arsenales y astilleros tanto privados como militares; por ello, y a partir de la aparición de los ingenieros navales en 1772, se desarrolla en las proximidades de Cádiz uno de los más importantes centros navales del momento. Hacia 1717, y siendo Patiños Intendente General, se iniciaron las obras en el arsenal de La Carraca: poco más tarde se decidió la ampliación de éste, si bien las obras quedaron algún tiempo paralizadas; pero lo más destacable, entiendo, acerca de las obras que se llevan a cabo en el arsenal a lo largo de la segunda mitad del siglo es la opinión que da Jorge Juan, con fecha 5 de diciembre de 1751, en el informe que remite al Marqués de la Ensenada tras su regreso de Ferrol



Plano de la Nueva Población de San Carlos, divididas sus manzanas en cuatro colores que señalan igual número de precios a que han de venderse las que se destinan para beneficio de particulares. 1788. A.M.N.

«para que las obras de un arsenal... vayan con la propiedad, solidez, simetría, conveniencia y celeridad que se requiere es necesario que se hagan con anticipación todos los preparativos necesarios no sólo de materiales, sino de útiles y gente»<sup>22</sup>. Pronto se vio, la necesidad de diferenciar los arsenales militares de los privados, lo que suponía no sólo crear toda una serie de astilleros y fábricas de nuevo tipo que inciden en las poblaciones de la

bahía antes citadas, sino también la necesidad de organizar, dada la importancia que se quería conceder a La Carraca, un espacio donde poder llegar a construir al mismo tiempo doce navíos: conviene destacar el número (porque será indicativo de la importancia del arsenal) sobre todo si tenemos en cuenta que durante el gobierno de Ensenada se construyeron seis navíos en Guarnizo y nueve en La Habana<sup>23</sup>.

17. J. Plaza, op. cit., pág. 444.

18. Barón de Bourgoing, op. cit., edición García Mercadal, pág. 1042.

19. Ibid., pág. 1038.

20. A. Domínguez Ortiz, *La sociedad española del siglo XVIII*, Madrid, 1955, pág. 236.

21. Sobre la presencia de Arnal y Goya en Sanlúcar de Barrameda ver mi trabajo «Juan Pedro Arnal, arquitecto de la Ilustración» publicado en «Archivo Español de Arte», 1971.

22. R. Crespo Rodríguez, op. cit., págs. 30-31, comenta cómo Jorge Juan había hecho unas apostillas en el prólogo de su «Examen marítimo» a los estudios del P. Hoste y a los escritos de Renau en su «Teoría de la maniobra».

23. P. O'Dogerty, «La ciencia naval en el siglo XVIII» en «II Centenario de las Enseñanzas de Ingeniería Naval», op. cit., pág. 56, comenta el programa del Real Astillero de Guarnizo; fundación y construcción del arsenal de Ferrol; construcción de los arsenales de Cartagena y La Carraca; impulso a los arsenales de La Habana y Guayaquil; desarrollo de la industria nacional para la fabricación de lonas, jarcias, motonería y toda suerte de accesorios; creación de fábricas de fundición de cañones en La Cavada y de

laminación en Jubia; creación de una escuela de instrumentos náuticos, astronómicos y geodésicos en Ferrol; fabricación de agujas y aparatos de relojería en el Observatorio Astronómico de la Isla de León y fundación de la Escuela de Ingenieros de Marina.



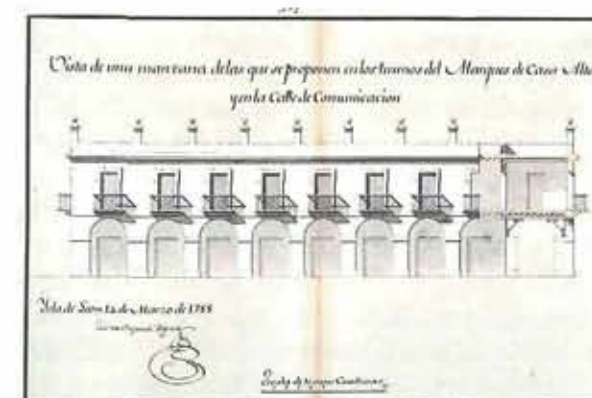
Jorge Juan proponía, en principio, sustituir los viejos métodos en la construcción de barcos por otros donde las matemáticas y la física estuviesen presentes «... la fábrica del navío ha estado siempre en las manos de unos casi meros carpinteros y sin ninguna dependencia se creyó que tuviesen con la Matemática, sin embargo, de no ser el todo sino pura Mecánica»<sup>24</sup>; en realidad su idea sobre la introducción de las ciencias en la construcción de buques significaba introducir criterios de racionalización en la obra del mismo: para ello definía primero el número de obreros a emplear en cada navío y luego precisaba los espacios que necesita cada una de estas actividades.<sup>25</sup> Definir el número de operarios supone precisar las necesidades de los distintos ramos: en herrería, proponía que se aumentasen las fraguas hasta 50; en las fábricas de jarcias y lona, calculaba las necesidades para servir al año cuatro navíos de 70 cañones, en no menos de 100 telares y 1.500 hombres... En síntesis, lo que Jorge Juan señalaba en su informe a Ensenada era el programa de necesidades en el arsenal, y en los planos que presentó del mismo, en 1753, definía espacialmente cada una de las cuestiones.

¿Cuál era la realidad del arsenal, casi veinte años más tarde? La descripción que da Bourgoing es elocuente: no sólo destaca la actividad del arsenal, sino que apunta de qué manera las ideas de Jorge Juan se llevaron, por lo menos parcialmente, a cabo «... el vasto almacén en cuyo fondo están anclados los navíos desarbolados de la Marina Real... disputa al mar la tierra que ocupa. Bañada al oeste por el río Sancti-Petri, es conocida como La Carraca» «... Próxima a la Isla de León... no hace aún veinte años no se podía construir ni reparar allí barcos de guerra y para carenarlos había que tumbarlos sobre los pontones... Se hizo que se adaptase el proyecto

de establecer un dique y más adelante... se ha ocupado... de su realización, que por la naturaleza del terreno rayaba en la imposibilidad. Es una especie de tierra gredosa que cede fácilmente y parece participar en la movilidad del elemento que le rodea. En la parte más alta se empezó a cimentar en agosto de 1785 un primer dique en construcción. Los ingenieros que dirigían los trabajos no confiaban en su éxito. Su logro parecía alejarse a medida que los trabajos adelantaban, pero el ingenio y la constancia triunfaron al fin. En 1787, en lugar de un dique, había dos en La Carraca para la construcción de navíos de 64 cañones. Ahora hay tres, dos de los cuales están en constante actividad. En resumen, es difícil encontrar en ningún lugar de Europa establecimiento de Marina más completo que el de Cádiz»<sup>26</sup>.

Hasta ahora dos núcleos próximos a Cádiz (Puerto de Santa María y Puerto Real) eran puntos de expansión de la ciudad y cada uno de ellos había adaptado su antiguo trazado a una nueva función concreta. Cuando se decide sacar de Cádiz el Departamento de Marina, surgen en un principio dudas sobre dónde instalarlo: pero cuando se decide ubicarlo en la Isla de León, parece claro que es necesario trazar una población a partir de un programa específico a sus necesidades; y de alguna forma, la experiencia de racionalizar la construcción del buque o aplicar un rígido programa de funciones en el arsenal, se proyecta ahora en la manera de concebir y dibujar una ciudad. Desde los primeros años de la segunda mitad del siglo se tenía la idea de trasladar las dependencias del Departamento marítimo de Cádiz fuera de la ciudad, tomándose en 1769 la decisión de llevarlo a la Isla de León; estudiado el tema de los arsenales españoles por Merino, la idea de una ciudad naval militar, organizada junto a un arsenal, no era nueva

en la España de la Razón, puesto que Ferrol, Cartagena e incluso la misma Carraca cumplían en parte aquellos supuestos. La diferencia entre las dos primeras se centra en que Cartagena se organiza desde la ciudad existente mientras que Ferrol, por el contrario, crea (como una pieza más dentro de la funcionalidad de espacios existente) de nueva planta las poblaciones de Esteiro y Magdalena, alejadas del viejo casco urbano<sup>27</sup>. Ferrol era, como he comentado, fundamentalmente un arsenal militar con una dotación de viviendas; pero lo que se pretende en la nueva población de San Carlos es



Vista de una manzana de las que se proponen en los terrenos del Marqués de Cassalta y en la calle de Comunicación. 1788. A.M.N.

27. A. P. Merino, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, 1981; «Cartagena: el arsenal ilustrado del Mediterráneo español», en «*Areas*», núm. 2, Murcia, 1985; «Buques y arsenales en la Ilustración» en «*I Congreso de Historia Militar*», Zaragoza, 1982.

establecer una sede del Departamento, ajena a La Carraca y más acorde con los proyectos franceses de ciudades marítimas, que Jorge Juan había conocido en sus viajes, diferentes ya de aquellos proyectos propuestos en los concursos clementinos de la romana Academia de San Luca<sup>28</sup>. La novedad que presenta Cádiz respecto a Ferrol y Cartagena radica no sólo en que ahora el Departamento de Marina se sitúa fuera de la ciudad (a pesar de la oposición del Cabildo, contrario a dejarle marchar), sino que, decidida su ubicación, se concibió distante tanto del Arsenal como de la vecina población de la Isla de



Alzado del Observatorio por la parte Sur, s.f. A.M.N.

28. P. Micalizzi, «*Arte, scienza e città nei temi del Concorso Clementino del 1732*» en «*Storia della città*», núm. 14, págs. 33-48. Comenta en pág. 34 cómo el tema de una ciudad en medio del mar era uno de los temas de actualidad en aquellos momentos, debido fundamentalmente al comercio del puerto de Ancona. Comenta algunos de los proyectos de B. Vitone, C. Sala, o G. Doria que resultaron premiados.

24. Jorge Juan en su *Examen marítimo*, publicado en 1771, señala la necesidad de referirse al método de construcción adoptado por los

ingleses frente a los estudios franceses.

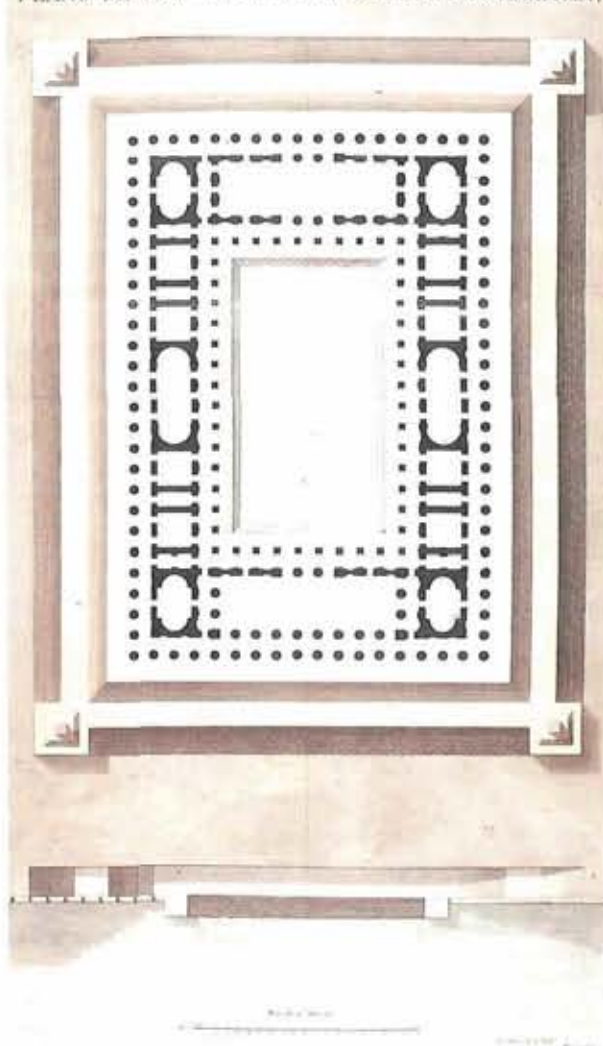
25. J. L. Morales «*La Marina en la segunda mitad del*

*siglo XVIII*» en «*II Centenario de las Enseñanzas de Ingeniería Naval*», op. cit., págs. 95-96.

26. Barón Bourgoing, op. cit., pág. 1040.



PLANO DE UNA CASA DE CONTRATACION MARITIMA.



Planta de la Casa de Contratación. s.f. A.M.N.

León, entendiéndose desde el principio, que la sede del Departamento debía ser una nueva población próxima al Arsenal, bien defendida (por el enorme lodazal circundante) y de fácil comunicación por tierra con Cádiz<sup>29</sup>.

La originalidad en la construcción de la nueva población radica no ya en la pretensión de querer diferenciarla de Cádiz, sino en valorarla desde una idea de orden superior (el conjunto que Bourgoing llamaba «el más importante establecimiento de Marina de Europa») donde existen dos áreas bien diferenciadas, cada una de las cuales puede entenderse como independiente, por trazados y funciones, pero ligadas al gran proyecto del espacio de la Marina; y la diferencia entonces con Ferrol es clara, porque en ésta el barrio de Esteiro se entendía sólo como continuación del arsenal o, lo que es lo mismo, el espacio residencial dependiente y supeditado al espacio de trabajo.

La idea era que la nueva población de San Carlos distara del Arsenal igual que de la Isla de León: por ello, y tras gestiones del ministro de Marina Marqués de González Castejón, en 1775 se compran al Duque de Arcos los terrenos precisos en un lugar descrito por Ponz «... el proyecto de la nueva población de San Carlos tuvo principio por los años de 1776, bajo el Ministerio del Marqués González de Castejón, con objeto de establecer en ella el Departamento de Marina, con más comodidad del Real Servicio, e inmediatez al arsenal de La Carraca. La situación del nuevo San Carlos es al norte de la Real Villa de la Isla de León entre dicha Villa y el Arsenal; y a un buen cuarto de legua de distancia de éste, mediando entre uno y otro una dársena de novecientos pies de largo por seiscientos de ancho, con diez y ocho de fondo en la mayor marea, y de la que parten dos canales. El uno con dirección al Arsenal enfilado con el eje o línea de

mediación del nuevo pueblo, tiene mil y quinientas varas de longitud y es ya navegable la mayor parte de las horas del día.

El otro en ángulos rectos con el anterior sigue la travesía media de la dársena, desembocando por el noroeste en la mar, y por el suroeste con el canal del Arsenal entre éste y el puente de Zuazo, y su longitud son mil y ochocientas varas. Este segundo no se halla aún transitable por estar interrumpido por el camino o arrecife que va de la Isla a La Carraca, ínterin se concluye el puente que se esta construyendo en la desembocadura de la dársena inmediata a la mar: éste frente de dársena está casi concluido»<sup>30</sup>.

Encomendado el encargo de la nueva población a Francisco Sabatini, éste toma como ingenieros encargados de las obras a Gregorio Espinosa de los Monteros, a Francisco Fernández de Angulo y a Joaquín Villanueva<sup>31</sup>. Se pretendía que la nueva población estuviese construida en cuatro años; en octubre de 1766 se comienzan las obras y, al no haber localizado el plano de Sabatini con las indicaciones generales, debemos partir, para comprender su idea de nueva población, de una doble referencia: la primera es el proyecto de nueva Guatemala que redacta en 1777, y la segunda es el memorial titulado *Idea de la Obra* que remite en el mismo año de 1777 al Rey Carlos III<sup>32</sup>.

### El proyecto de Francisco Sabatini

Los trabajos que Francisco Sabatini pudo desarrollar como ingeniero militar en la España de Carlos III son poco conocidos: ni siquiera han sido estudiados muchos de ellos. Ignoro incluso si tuvo que centrarse en esta actividad debido a que su trabajo como arquitecto produjo rechazo entre los ilustrados españoles del momento o si, por el contrario, su labor como ingeniero militar era la lógica dentro de una línea de actuación que comenzó en la obra de Torre Anunciata. En cualquier caso, para conocer su labor como ingeniero sería importante consultar un manuscrito, que Almirante le atribuye en su *Bibliografía Militar de España*, titulado «Informe sobre las obras que tenía a su cargo el Cuerpo de Ingenieros y su coste en el siglo XVIII». Tampoco tenemos demasiados datos de su actividad como urbanista: sabemos, además de su participación en el proyecto de San Carlos de Cádiz, que intervino con una propuesta en el proyecto de nueva población en Santander; que dos años antes de su muerte dibujó las defensas de Cavite y que en 1776, casi el mismo año en que recibe el encargo de Cádiz, presenta una propuesta para la población de Nueva Guatemala, destruida por los terremotos de 1773.

De los proyectos citados el más importante (dejando

29. Ver igualmente el estudio monográfico de J. Garms, «Die Architekturformen des Concorso Clementino der Accademia di San Lucca von 1732», en «Wiener Jahrbuch

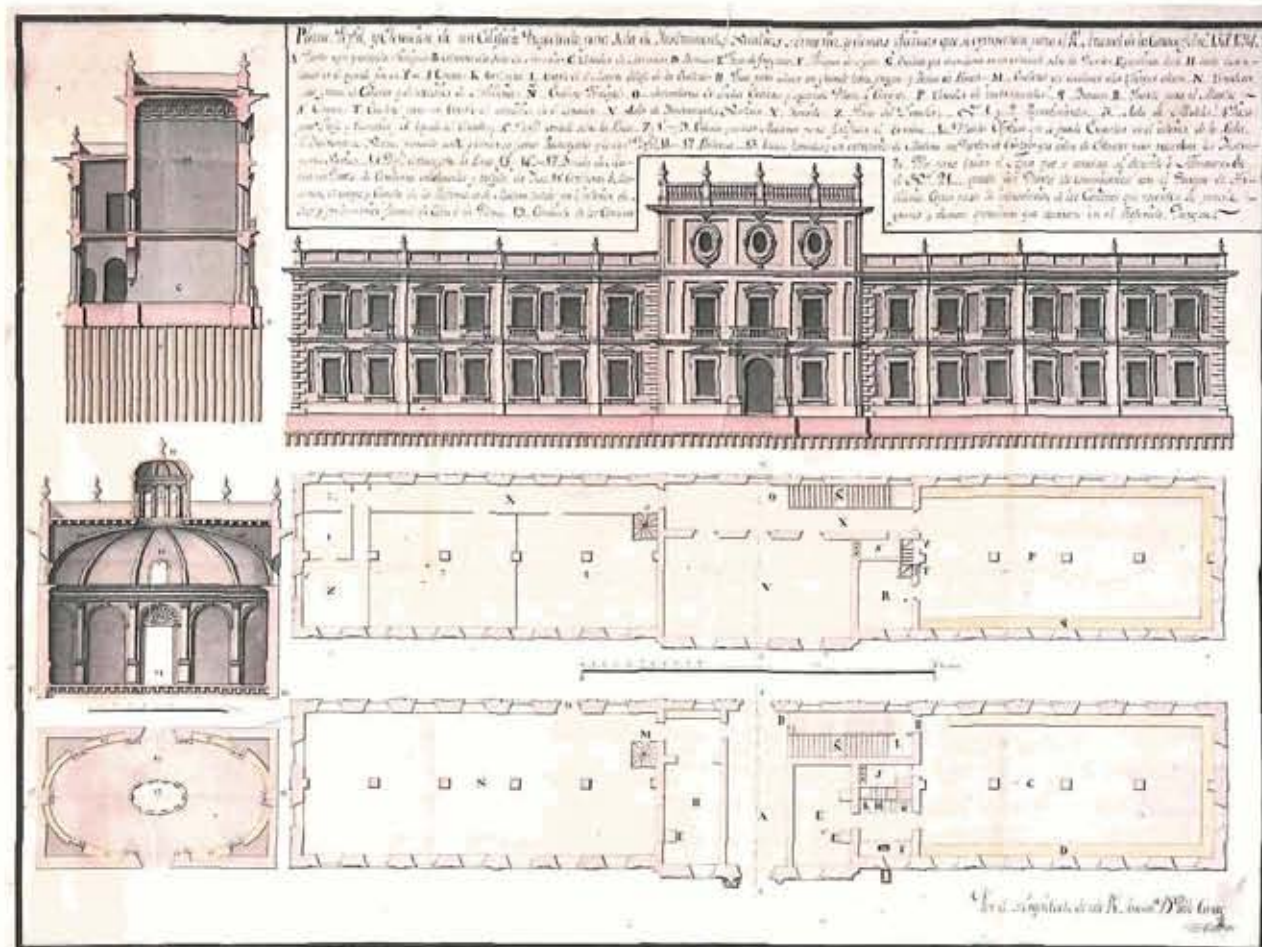
für Kunstgeschichte», 1969, págs. 194-200.

30. A. Ponz, *Viaje de España*, tomo XVII, que trata de Andalucía. Madrid, 1792. Carta sexta, núm. 77 (307-308).

31. Archivo General de Simancas, Marina, 352.

32. Citado por H. Capel, *Los ingenieros militares en España. Siglo XVIII*, Barcelona, 1983, pág. 217.





Plan, perfil y elevación de un edificio proyectado para sala de instrumentos náuticos, oficinas y demás armería. s.f. AMN.

al margen el de San Carlos) es el de Guatemala, quizá porque refleja el saber urbano que tiene Sabatini: tras el terremoto, en 1776 Díez Navarro<sup>33</sup> envió al ministro de Indias José de Gálvez un proyecto para la construcción de Nueva Guatemala. Sabemos por éste que la nueva población, definida por un paseo arbolado que la rodeaba, se organizaba sobre una retícula cuadrada donde un doble eje perpendicular definía (en su intersección) la plaza mayor y disponía, en cada uno de los cuadrados resultantes, otra pequeña plaza, siempre cuadrada, próxima a las cuales debían situarse cuatro parroquias. El doble eje establecía la división en barrios y, según aparece en la memoria del proyecto «... se ha formado una cruz de cuatro manzanas (mayores) que divide en cuatro ramos (barrios o parroquias) iguales y vistosos todo el

cuerpo de la ciudad». Remitido el proyecto a Sabatini en junio de 1776, informa destacando la figura cuadrada, la disposición de manzanas y el conjunto rectangular como dignos de aprobación, si bien apunta algunas objeciones al escaso tamaño de las construcciones reales alrededor de la plaza (Palacio, audiencia, casa de moneda, tribunales, cárcel de corte, cuartel de dragones, aduana, administración de tabaco, ayuntamiento, catedral y palacio arzobispal); en segundo lugar, y este es su más importante reparo, criticaba la orientación dada a la población, señalando cómo los vientos «cardinales o principales han de herir directamente en la mitad de los lados del cuadrado o fachada de las casas», por lo que apuntaba la conveniencia de colocar los ángulos de las manzanas «hacia esos vientos, cuya doctrina es de Vitrubio».

Por indicación de Sabatini, Marcos Ibáñez y Antonio Bernasconi marchan a Guatemala para realizar las obras: el primero había trabajado con el italiano en el Palacio de El Pardo, y el segundo había colaborado en la construcción de las nuevas poblaciones de Sierra Morena: pero sorprendentemente ni Ibáñez ni Bernasconi harán caso de las indicaciones de Sabatini (no aumentarán el volumen de los edificios dedicados a la Corona ni construirán la mayoría de los citados; reubican las cuatro plazas ateniéndose a las necesidades de la población y, lo que es más importante, rompen la idea de igualdad de tamaños de manzanas y establecen importantes diferencias entre unas y otras, según las necesidades) de forma que la imagen de la ciudad poco tendrá que ver ya con la anterior; sobre todo, porque además las cuatro plazas no se conciben como centro de barrios, sino que, al organizarse sobre el doble eje, se entienden como de elementos generadores de espacios en una ciudad en expansión.

El proyecto enviado por Díez Navarro era una propuesta banal, donde la cuadrícula se tomaba como pretexto para ocultar falta de conocimiento: idéntico en la traza a tantos dibujos difundidos por textos italianos de estos años, Sabatini, con sus opiniones, entendía que el tamaño de la población no era dependiente de sus funciones; planteaba como equipamiento un completo programa de edificios de la Corona, sin señalar dónde debían situarse, y con sus críticas al volumen e importancia de éstos demostraba tener todavía una valoración de la ciudad más próxima a la que se había definido en los Concursos Clementinos de 1732 que de la problemática existente en el último cuarto del siglo. El proyecto de Guatemala se plantea exactamente en el mismo año en que Sabatini empieza a definir sus ideas sobre San Carlos y, de hecho, parte de la

correspondencia cruzada entre Ibáñez y el italiano se dirige a Cádiz. Si he planteado que para Sabatini el tamaño de una nueva población es tema secundario y, además, la define desde un equipamiento que es el del Poder barroco, extraña que en San Carlos fuese él quien definiese tanto los límites de la población como su programa. Por ello, no sorprende encontrar (en el Archivo del Museo Naval y Simancas) documentación sobre la compra de los terrenos anterior a que Sabatini recibiera el encargo.

La elección del lugar y el programa para la construcción de la nueva población fue dado por Castejón: a la vista del mismo, se decidió la extensión que debía ocupar y se procedió a la compra de los terrenos considerados óptimos para la ubicación de la población, y la documentación gráfica existente en el Archivo Naval es importante en este sentido: la población, sin forma definida, se entiende como ciudad cerrada por una alameda que la rodea e impide su crecimiento: se entiende que la función de esta nueva ciudad está perfectamente definida por su programa y por ello se trazan, a modo de murallas, las arboledas que impedirán el crecimiento de la ciudad. No se especifica, en estos planos, ni dónde deben situarse los equipamientos ni se establece tampoco cuál debe ser su forma (a fin de cuentas es trabajo posterior), mientras que sí define la población desde su situación de proximidad entre La Carraca y la Isla de León, su tamaño y su función, a partir de un programa complejo.

Sabatini asumió la decisión de Castejón sobre dónde situar la población, y en su memorial que se encuentra en Simancas señala cómo «... esta nueva ciudad, villa, o lo que el rey quiera denominarla tendrá al norte el arsenal de La Carraca, que deberá descubrirse y verse directamente a ella; al Oriente y

33. J. Luján Muñoz, «Guatemala. El proceso urbano» en «Documentos de Arquitectura Nacional y Americana», Buenos Aires, núm. 11, págs. 52-58. Ver

igualmente M. A. González Matcos, «Marcos Ibáñez, arquitecto español en Guatemala», en «Anuario de Estudios Americanos», núm. 3, 1946, págs. 887-910. Las Actas

del XXIII Congreso Internacional de Historia del Arte, celebrado en Granada en 1973, se presentó por parte de este último una ponencia sobre la

reconstrucción de Guatemala tras el terremoto a que hacemos referencia. Los planos de 1776 y el posterior de Marcos Ibáñez de 1778 se encuentran en el Archivo

General de Indias, ref. 220 y 234 y fueron reproducidos en el estudio *Urbanismo español en América*, Madrid, 1973, págs. 131-133.



sudeste le quedará la vía o brazo de mar que va al puerto de Zuazo, que se descubrirá por dos calles que salgan de la misma plaza; la actual población llamada la Isla quedará al Sudoeste; al Oeste los caseríos de Ocio y fábricas, que es donde se hacen los víveres y la aguada para los navíos del Rey; y al Noreste el Puerto de Poza de Santa Isabel y Bahía de Puntales»<sup>34</sup>. La decisión de Castejón de comprar los terrenos del Duque de Arcos merecería años después la aprobación de Madoz al comentar en su *Diccionario* «... era la más ventajosa y acomodada que pudiera elegirse por estar muy inmediata a la ciudad de San Fernando, hacia su parte septentrional y no lejos del Arsenal de La Carraca, del que debía distar lo más unas 1.800 varas. Entre este punto y San Carlos había una dársena de 900 pies de largo por 600 de ancho, con 18 de fondo en la gran marea, de cuya dársena salían dos canales o grandes caños; el uno, con dirección al arsenal, tiene 1.500 varas de longitud y era navegable en la pleamar; el otro, formado con ángulos rectos con el anterior, atravesaba la dársena por su mediana y desembocada por el N.O. en la bahía de Cádiz y por el S.E. en la puerta de Zuazo». «El objeto de los expresados canales era la comunicación del Departamento con el Arsenal, dando paso así a las embarcaciones que necesitan transitar por el canal, dejando el arsenal sólo para fondeadero de los buques de guerra desarmados»<sup>35</sup>. La primera disposición que toma Sabatini es proponer que se allanen los terrenos y, en el memorial antes citado, comenta la necesidad de «... después de desmontar, allanar y señalar el ámbito o área de la población, construir los cuarteles para Guardias Marinas, Batallones de Marina, Brigadas de Artillería, Escuela de Pilotos, Iglesia, Hospital, Teatro para representaciones, Casa de la Comandancia general del Departamento,

Asamblea de Oficiales, Principal, Casa de Intendencia, Oficinas de Marina, una pequeña ensenada o caño para botes, lanchas y tres canales no grandes que deben ir, uno al Arsenal, otro hacia el Puerto de Santa Isabel y otro a los diques del Este, como están señalados en la Carta dada del paraje»<sup>36</sup>. Hasta aquí, Sabatini define el programa, casi en los términos que había formulado en el proyecto de Nueva Guatemala; pero la novedad más importante aparece al señalar, a continuación, «... lo demás de la población lo fabricarán los particulares de las inmediatas ricas ciudades, pues viendo la sabia idea del Rey en esta tan útil como precisa determinación y que empieza a hacer las obras arriba mencionadas, y deben ser las primeras para no caer en el inconveniente que anteriormente se ha visto y aún se ven en otras partes de dejar para lo último, o no hacer al final lo más preciso que es lo que se ha hecho arriba de iglesia, hospital, cuarteles y gastando en obras provisionales y alquileres mucho más y de continuo que el costo principal de ellas, conocerán que no pueden emplear su dinero en mejor finca de casa, y más segura, que el gastar con el mismo fin y empleo en Cádiz, donde es una salida de mar y en otros incidentes están más expuestas las que continuamente hay que considerar que si sucediese este u otro accidente no pensado sería muy conveniente al Rey, al Estado y al mismo comercio de Cádiz tener esta población en los términos propuestos tan inmediata para todos los acontecimientos de cualquier naturaleza». El argumento recuerda al que, casi diez años más tarde, empleará Jovellanos cuando proponga realizar el ensanche de Madrid en la parte norte, dada la falta de viviendas dignas existentes; pero entiendo que, en este caso, la propuesta encierra una intención diferente: construir una nueva población

militar y destinarla a este uso no implica que no puedan existir viviendas de comerciantes; significa que el programa de la ciudad, los equipamientos y los servicios están concebidos para organizar un espacio militar, no para desarrollar el comercio. Sabatini, que hasta ahora ha seguido todas las indicaciones de Castejón, incurre en contradicción, al señalar que la población debe entenderse como alternativa a Cádiz o, lo que es lo mismo, como núcleo de población paralelo al existente, rompiendo las ideas del programa que ha definido Castejón y confundiendo la función de la ciudad. Por la descripción que ha dado en un primer momento, parece que ha entendido el sentido que debe tener una ciudad naval (a pesar de componer su trazado con dos ejes perpendiculares); pero a continuación señala, en la memoria, que como capital del Departamento Naval, la ciudad debe cumplir un programa mixto de tipo militar-económico o, lo que es lo mismo, que debe simultanear su carácter de ciudad comercial con el de capital militar. Alternativa a Cádiz y contraria a la idea de ciudad-bahía, Sabatini no comprende el programa que necesita Cádiz: frente a la idea de la metrópoli que en su crecimiento sustituye el ensanche por una nueva valoración del territorio (en la que a cada núcleo de población se le atribuye un papel y una función específica) lo que Sabatini propone es una ciudad alternativa, una ciudad que «... sea conveniente tenerla... para todo acontecimiento de cualquier naturaleza»<sup>37</sup>. El problema que Sabatini se plantea es idéntico al definido en Guatemala: entiende y valora del mismo modo la ciudad americana que la gaditana, puesto que su idea es proyectar lo que considera la ciudad total, es decir, la comunidad que posee todos y cada uno de los elementos urbanos necesarios para ser una gran capital; por ello repite el programa de

Guatemala en Cádiz y poco le importa la referencia al uso y servicio de la nueva población: su intención es mantener referencias a los ejes y a la perspectiva (en Cádiz, de forma que La Carraca sea vista desde la plaza principal, en Guatemala forzando la creación de puertas que coincidieran con los ejes), tal y como lo ha conocido en Granmichelle. Las ideas que aporta Sabatini sobre la nueva población (tal y como se recogen en la documentación de Simancas) definen la propuesta del siguiente modo: «La Plaza Mayor será un hexágono perfecto, cuyo centro deberá ocuparlo la efigie del Rey pedestre en bronce, mirando el Arsenal, con el brazo derecho levantado y señalando con el cetro en ademán de dar órdenes a los expertos de la Marina; alrededor del pedestal, deberán estar la Marina, correspondiendo al Arsenal; la Guerra, al Puerto de Santa Isabel; la Paz, a Oriente, y la Justicia, al Ocaso». Definiendo la importancia de la Plaza Mayor sobre el resto de la ciudad, propone además —tal y como había señalado en Guatemala— que «en las principales fachadas de esta Plaza Mayor se fabricarán una Iglesia proporcionada a la población y de correspondiente arquitectura; Casa de la Comandancia General; el Principal; Asamblea de Oficiales de Intendencia y Tesorería; y un pequeño Teatro para representaciones».

«Lo que sentaré será como lo demás de la población para casas que harán los que compren los terrenos; con las solas condiciones que han de ser en su estructura exterior, puertas y ventanas iguales en tamaño y figuras a las que su Majestad mande hacer en los edificios que de su Real Orden se fabriquen; y si en alguna parte se conviene hacer portales los harán de fábricas iguales y han de enlosar cada uno el frente o frentes de la casa o casas que haya, cuyo tamaño de losas y método se

34. La *Idea de la obra* que plantea Sabatini se encuentra en el Archivo General de Simancas, Marina, leg. 357.

35. Archivo General de Simancas. Marina, leg. 361.

36. Archivo General de Simancas. Marina, leg. 365.

37. Archivo del Museo Naval. Arsenales, carpeta 9, núm. 20.



les dará por el que dirige el todo en la obra». Si por una parte la referencia a la plaza hexagonal nos hace pensar en las poblaciones reconstruidas del sur de Italia, por lo mismo resulta chocante que en su proyecto se refiera de manera insistente a una idea de orden y regularidad en la que se destaca la necesidad de dar imagen unitaria a fachadas. Más preocupado entonces por ordenanzas próximas a las de Ardemans que por el urbanismo de sus años, parece claro que a Sabatini no le interesa ni el problema del trazado de la población, ni el programa, ni el tamaño de la misma.

Apenas concede importancia a los cuarteles y lo único que señala al respecto es lo siguiente: «Pasadas dos manzanas de casas que serán de 400 varas castellanas (o más, según determine su Magestad el tamaño de la población, que esto es arreglado a el que yo dije que podía ocupar) y más el ancho de las calles que podía ser de diez varas en las principales y ocho en las otras, podían hacerse cuatro plazas cuadradas»<sup>38</sup>. Aunque no conozcamos el dibujo es evidente que mantiene el esquema de Guatemala (donde la ciudad la formaban cuatro barrios al resultar dividida por las dos calles anchas que se cortaban perpendicularmente) con la diferencia que ahora son cuatro las calles que salen de la Plaza Mayor, tal y como hemos señalado anteriormente, proponiendo que en cada una de las cuatro plazas exista, a su vez, un edificio representativo «... En una ocupan la fachada principal el Cuartel de Guardias Marinas con su Academia unida a él, y será la que mira el puerto de Santa Isabel; en otro de sus ángulos puede hacerse una torre de la elevación que se considere bastante para vigía y señalar en las Bahías de Cádiz y Puntales, y aun para hacer señales que se quieran o se necesite a los navíos de guerra que estén formados en estas bahías». «En otra plaza,

que será la que mire al Sudoeste, el cuartel de Brigadas de Artillería». «En otra, el Cuartel de Batallones de Marina, que será la que corresponde al Sudeste, teniendo estas dos plazas por su inmediata salida al campo los terrenos propuestos para hacer sus ejercicios». «En la cuarta, a la Academia de Pilotos, con sus depósitos de Canteras que miraría al arsenal de La Carraca y puede servir de mercado para los comestibles y para tiendas de mercadería, pues allí podrán cómodamente proveerse los que tuvieren un destino en dicho Arsenal, y en cada una de estas plazas podrá haber una carnicería con todo aseo para que pueda proveerse cada barco sin extravío y sin hacerse puestos contiguos y con distinción para pescaderías, frutas y caja que lleva a venderse». «Si en estas plazas, que según se ha manifestado estarán situadas casi circulando la población, se hacen los cuarteles sobre un pentágono que puede al mismo tiempo servir de Baluarte, se hallaría a menos costo y con una facilidad fortificada esta población y habitados estos baluartes por gente propia para ocuparlos y cuidar de que estuviesen siempre como deben los de una plaza».

Quizá esta referencia al pentágono fue la que indujo la referencia de Ponz: de cualquier forma sería importante estudiar la propuesta de Sabatini para tener un dato sobre su formación teórica (un baluarte pentagonal que encierra una población con una trama reticular, con 4 plazas cuadradas y orientadas hacia el suroeste, sureste, Santa Isabel y La Carraca y una gran Plaza Mayor hexagonal). Sabatini se había formado en la romana Academia de San Luca: pero ni en los premios (ni Misirini ni Boyer ni Pirotta dicen nada al respecto) ni tampoco en los concursos clementinos aparecen referencias a proyectos de este tipo y quizá sólo podamos relacionarle con la reconstrucción de Granmichelle,

llevada a cabo a finales del siglo anterior: allí aparece una plaza mayor hexagonal y otras cuatro cuadradas pequeñas, secundarias, y que Sabatini conoció por su origen siciliano. Estudiadas por Henry Raymond, extraña que Sabatini pretenda supeditar el trazado urbano a la presencia de una fortaleza pentagonal (lo primero que destacaba en los textos de Vauban, Belidor, Verboon o Müller, referencias básicas en estos años, era la idea de comodidad y funcionalidad del cuartel) lo cual contradice la intención de Sabatini que propone una ciudad convencional rodeada de un baluarte pentagonal.

#### El trazado de la población por Vicente Imperial Diguery

Los trabajos para allanar los terrenos se desarrollaron a ritmo lento y quizá por ello en 1779 Sabatini propuso que Angulo y Granici, ingenieros que desde el inicio de la obra se encontraban a cargo de los trabajos, fuesen sustituidos por Vicente Imperial Diguery; desde ese momento la autoridad de Sabatini, como sucedió en Guatemala al retomar el proyecto Marcos Ibáñez, desaparece. En julio de 1785 Diguery elabora un proyecto en el que define nuevos límites de la población, varía su situación y define el programa de las dependencias oficiales que debían existir en ésta: al modificar ligeramente la situación de la población señala los terrenos que convendría comprar a particulares y de esta manera la propuesta formal ya nada tiene que ver (ni por su situación, ni por el programa, ni por la forma) con la que definiera, años antes, Sabatini. El abandono del proyecto de Sabatini pudo deberse, aunque no creo fuese el motivo principal, al elevado coste de una ciudad fortaleza; en realidad, el proyecto del italiano se apartaba del esquema inicial

de una población entendida desde la idea de Cádiz como Metrópolis. Quizá para que no puedan existir dudas sobre el nuevo tamaño y situación de la población, define un programa detallado y especifica cómo «... determinados los lugares que deben ocupar los edificios reales y el terreno particular que se necesita para cada uno de ellos, no ha sido posible ajustarlos a la figura del proyecto reducido; la rectangular en que hoy queda la nueva población es de superiores ventajas por su proporción de aumentarla siempre que se quiera con manzanas cuadradas o rectangulares que son de mejor vista, solidez y distribución interior que las trapecias de que contaba aquella».

En opinión de Diguery, se requiere una ciudad donde orden y programa aparezcan perfectamente reflejados y donde, además, la racionalidad no se plantee sólo en el exterior de las viviendas, sino, y sobre todo, en su distribución interior tal y como planteaban los tratados de ingeniería militar: parece claro que Diguery conoce las soluciones de viviendas adosadas que aparecen en Sierra Morena, Tabarca, Barcelona o El Escorial. Pero existe además otro hecho importante que ahora se recalca y es la voluntad de hacer de la población el centro del Departamento de Marina. Por los estudios de Merino sabemos del cambio que hubo en aquellos años en la organización y atribuciones de los responsables de los Departamentos «... hasta las ordenanzas de 1772-76, el Comandante del Departamento mandaba solamente sobre las armas y el Intendente sobre todo lo demás: tenían el privativo encargo para todo lo económico, político, gubernativo y jurisdiccional los Intendentes, Jefes del Ministerio en los Departamentos... dependía de ellos casi todo el arsenal e incluso el astillero salvo en los aspectos de pura técnica constructiva». A partir de 1776 se redujeron los poderes del Intendente con lo que en

38. Archivo del Museo Naval.  
ibid.



la cabeza del Departamento existía un conjunto de núcleos oficiales, con fuertes tensiones entre ellos, que condiciona el trazado y aspecto de la población: la casa del Capitán General, la del Intendente, Contaduría Principal y Tesorería, Cuartel y Academia de Guardias Marinas, Hospital, Iglesia y Cuarteles de Batallones, idénticos quizá a los proyectados por Sabatini, pero definiendo una imagen de ciudad distinta.

El proyecto de Diguery es diferente del anterior a pesar de que no varíen los elementos militares, agrupe los edificios importantes en torno a la plaza o mantenga la presencia de población civil; sustituye en cambio la idea de baluarte militar que definía Sabatini por un recinto formado por plazas arboladas y alamedas que fijan el tamaño de una ciudad que no debe crecer, puesto que su trazado se ajusta a un programa específico. Además, introduce la idea de embellecimiento en la ciudad y para ello establece cuatro rotondas en cada vértice del rectángulo que define como límite de la ciudad; apunta el viario de la población, sin entrar todavía a considerar dónde se sitúan los edificios de la Marina y, por último, plantea la independencia de la nueva población frente a la existente en la Isla de León. Quizá este último punto merezca una consideración singular: en el primer plano que vemos de Diguery, la ciudad queda unida a San Fernando por un pequeño camino que, en su continuación, se convierte en la carretera que une la Isla de León con Cádiz; de ese modo San Carlos aparece como dependiente de San Fernando, por cuanto que es necesario atravesar esta población para llegar a la Metrópoli. En el plano que Tofiño elabora pocos años después aparece una singular novedad: desde el extremo más próximo a la bahía y a Cádiz sale un nuevo camino que va, directamente, hacia Torregorda independizando así la nueva población

de la Isla de León; se pretende con ello afirmar que San Carlos no es barriada de la antigua población de la Isla de León (ensanche de un núcleo existente), sino el resultado de la solución dada a un programa específico; y, lo que es más importante, señala que su tamaño es resultado de cumplir el programa definido por los reformadores militares y nada tiene, pues, en común con la idea de la constante expansión de la ciudad.

Existe otro hecho a destacar y es la disposición que ahora se plantea en la población: Diguery compone la planta de San Carlos con dos ejes transversales; entiende el vertical como eje de simetría y sitúa en él la plaza principal (las fachadas de los edificios principales darían a ésta), así como una segunda plaza rectangular que mira hacia la antigua población de la Isla de León y que se encuentra definida por los dos grandes edificios de cuarteles de Batallones. Sitúa, a su vez, el hospital y cuarteles para los batallones en los vértices del rectángulo próximo al embarcadero de La Carraca, por una lógica disposición de tipo militar, sólo dos cuarteles iniciados en la zona próxima a San Fernando flanquean el acceso a la población. Por último, otro de los temas que cambia es el planteamiento que se hace de las calles, y de las viviendas. He comentado, en otra ocasión, cómo la influencia de los textos de los ingenieros militares sobre el establecimiento y traza de cuarteles había influido en las viviendas de la mayor parte de las nuevas poblaciones de comienzos de la Ilustración (entre 1765 y 1780). La novedad planteada en San Carlos radica en que en esta ciudad militar las manzanas no son ya bloques de viviendas adosadas (como proponía Verboon en su tratado, naves de largos pasillos que necesitaban de trecho en trecho, de escaleras que pusiesen en comunicación las dos alturas de la crujía), sino que ahora se propone que las manzanas formen

pórticos, y a tal efecto se facilita una fachada modelo para «hermosear esta parte de la Isla con la nueva población».

En 1789 la obra pasa a depender del Marqués de Ureña<sup>39</sup> quien, en dicha fecha, es nombrado intendente y director de obra. Autor, en 1785, de un texto sobre las *«Reflexiones sobre la Arquitectura, Ornato y música del templo»*, en 1757 había sido nombrado Académico de Honor y de Mérito de la Academia de San Fernando: conocedor de las polémicas sobre la arquitectura que se habría de desarrollar en años posteriores en el interior de la Corporación, podría extrañar que un hombre de otro momento histórico (protagonista del debate entre el barroco clasicista y el estudio de la antigüedad) fuese nombrado director de esta empresa. La realidad es que Ureña había sido nombrado Académico de Honor y de Mérito a la edad de dieciséis años y por ello pudo intervenir en los debates y polémicas de San Fernando. Marchó a Cádiz a la edad de cuarenta y ocho años y entiendo que su nombramiento tiene más que ver con el de Pignatelli como responsable del Canal Imperial que con el de Sabatini como autor de la nueva población de la Isla de León. Administrador preocupado por el buen desarrollo del proyecto, además de proyectar el nuevo Observatorio de Marina en la misma Isla de León introdujo algunas

variaciones en el proyecto de 1786 (planteando alteraciones en las propuestas de arquitectura hidráulica) siguiendo en cambio las obras de la Academia de Pilotos, la Capitanía General y el convento de San Francisco.

Existe una voluntad, a lo largo de la segunda mitad del siglo, por entender el proyecto de San Carlos como parte de la gran idea de la ciudad Departamento de Marina, complemento de la idea de territorio que se define desde Cádiz. Ignoro cuál fue la actuación, y, sobre todo, las opiniones, de un personaje tan notable como Ulloa, residente en Cádiz, y de quien sabemos de su formación por los libros de viajes. Junto con Jorge Juan, había visitado Cherburgo años antes y de su experiencia podemos imaginar que tuvo que ejercer influencias en el trazado de la nueva población. Pero (y a pesar del proyecto barroco de Sabatini) es evidente que el intento de ordenar la bahía dando a cada población una función específica y estableciendo un modo de resolver el espacio característico a cada una de ellas fue excepcional e importante en la España de finales del XVIII.

39. El Marqués de Ureña fue nombrado Académico de Honor y de Mérito de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando el 3 de enero de 1757. Autor de las *Reflexiones sobre la arquitectura, ornato y música del templo*, publicado en Madrid en 1785, recientemente M.V. Sanz ha publicado dos artículos sobre su persona: *«El Marqués de Ureña y el neoclasicismo gaditano»* en *«Goya»* núm. 151, 1979; y *«La teoría de la belleza y la creación artística del Marqués de*

*Ureña»* en *«Revista de Ideas Estéticas»* núm. 141, 1979.







El mito del buen salvaje y los Viajes Imaginarios

Conscientes de las dificultades que entrañaba transformar la vieja estructura urbana que Hobbes había definido, hubo, en la primera mitad del siglo XVIII, quienes propusieron una opción paralela a la sociedad existente, desarrollando así el mito del ideal comunitario. Frente a la pretensión de reformar la trama, optando por un nuevo diseño, la utopía que entonces se formuló iba más allá, dejaba al margen —en principio— cuestiones de diseño urbano y asumía la voluntad de romper amarras, estableciendo un nuevo orden social. Y al señalar cómo éste sólo podía encontrarse en la naturaleza fue la referencia al buen salvaje, una hipotética vuelta a los orígenes del hombre, quien abrió puertas a la materialización del sueño. Pero frente al concepto rousseauniano del hombre «dans l'état de la nature» se estudiaba ahora cómo definir una organización social que, preservando la inocencia del individuo, permitiese diseñar la idea de una comunidad basada en el bien común puesto que, como había apuntado Voltaire «...Tout peuple, quelque nombreux qu'il soit devenu, quelque vaste pays qu'il occupe, doit son commencement à une seule ou à plusieurs familles associées»<sup>1</sup>. Partiendo de un doble supuesto (el rechazo a la Ciudad-Estado que definiera Hobbes en el *Leviatán* y, al tiempo, aceptando la referencia al hombre sólo en la naturaleza que propusiera Rousseau) la utopía que se establece en la primera mitad del siglo XVIII buscará (como propone Condillac, al estudiar el origen de los conocimientos del hombre en la sociedad primitiva) el modelo de orden social a seguir: y si antes, en arquitectura, la cabaña se había valorado como punto de partida de una lógica que permitía al hombre comprender el origen de los órdenes clásicos ahora, en la reflexión sobre la

ciudad comunitaria, el orden existente en la sociedades primitivas iba a ser la referencia de un razonamiento sobre las normas de comportamientos que debían fijarse entre los individuos de la sociedad soñada. «... El hombre en sus orígenes», había señalado Laugier, «no tuvo otra ayuda, otra guía que el instinto natural de sus necesidades. Quiere un lugar para asentarse. Ve un prado junto a un tranquilo arroyo; el fresco césped agrada a su vista y le invita. Se acerca y, recostándose sobre los brillantes colores de esta alfombra, piensa sólo en disfrutar en paz de los dones de la naturaleza; no le falta de nada; no desea nada; pero el calor del sol empieza ahora a molestarle, y se ve obligado a buscar un refugio. Un bosque vecino le ofrece la frescura de su sombra y corre a ocultarse en su espesura; está contento de nuevo. Entretanto, mil vapores que se habían alzado en diversos lugares se encuentran y unen; gruesas nubes oscurecen el cielo, y una temible lluvia descarga en torrentes sobre el bosque delicioso. El hombre, inadecuadamente protegido por las hojas, no sabe cómo defenderse de esta incómoda humedad que parece atacarle por todos lados. Al fin ve una cueva; se desliza dentro y, al encontrarse al abrigo de la lluvia, se complace en su descubrimiento. Pero nuevos defectos le hacen desagradable también este alojamiento: vive en la oscuridad, ha de respirar un aire malsano. Deja la cueva decidido a compensar con su industria las omisiones y los descuidos de la naturaleza. El hombre quiere una morada que le albergue, no que le entierre. Algunas ramas desgajadas que encuentra en el bosque sirven para sus fines. Elije las cuatro más fuertes y las coloca perpendicularmente al suelo para formar un cuadrado. Sobre estas cuatro apoyan otras cuatro transversales; sobre éstas coloca en ambos lados otras inclinadas de modo que lleguen a

1. Morelly, *Code de la nature ou le véritable esprit de ses lois, de tout temps négligé ou méconnu*, París, 1970, pág. 13.



un punto del centro. Cubre esta especie de techo con hojas lo bastante gruesas para protegerle del sol y de la lluvia; ahora el hombre está alojado. Cierta que el frío y el calor le harán sentir sus excesos en esta casa, abierta por todos lados; pero después rellenará los espacios intermedios con columnas y así se encontrará seguro.

La pequeña choza que acabo de describir es el tipo sobre el que se han elaborado todas las magnificencias de la arquitectura. Los defectos fundamentales se evitan y la auténtica perfección se consigue aproximándose a su sencillez de ejecución. Las piezas verticales de madera sugieren la idea de las columnas, las piezas horizontales que descansan sobre ellas, los entablamentos. Finalmente, los miembros inclinados que constituyen el techo suministran la idea del frontón. Nótese entonces lo que todos los maestros del arte han confesado<sup>2</sup>. Frente a los proyectos de ciudades-fábrica, ciudades-puerto o ciudades-hospital (donde la preocupación era definir un espacio que, por su uso, permitiese incrementar la riqueza de la Nación) la propuesta de la ciudad comunitaria buscó un espacio donde las relaciones entre los individuos reflejasen tanto la situación del *hombre en el estado puro de la naturaleza* como profundizar en la idea de transformar el Estado. Al diferenciar los conceptos de ley natural y ley moral, la nueva ciudad se entendía, coherente con el pensamiento de Hobbes, como Estado, fijándose en su marco las relaciones entre las personas: y la propuesta de una nueva moral definía la organización espacial de la comunidad.

La ciudad utópica se concibió pues, desde el cambio en las costumbres y el ideal rousseauniano del buen salvaje (solo en la naturaleza, alejado de compañía y, por tanto, al margen de la corrupción existente en la sociedad) daba paso a otra imagen en la cual

aquel buen salvaje se integraba ahora en el clan o en la tribu, superando la visión individual «... il suffit, pour que l'Univers soit ce qu'il est aujourd'hui, qu'un homme ait été amoureux d'une femme. Le soin mutuel qu'ils auront au l'un de l'autre et leur amour naturel pour leurs enfants, auront bientôt éveillé leur industrie, et donné naissance au commencement grossier des arts. Deux familles auront au besoin l'une de l'autre aussitôt qu'elles auron été formées, et de ces besoins seront nées de nouvelles commodités»<sup>3</sup>.

La discusión se centró en cómo aplicar a la sociedad del XVIII los supuestos definidos en la reflexión rousseauniana (realidad del hombre en la naturaleza, la idea de una edad feliz en el pasado, la existencia de un estado primitivo en el cual todos los hombres eran iguales, lo que implicaba una forma inorgánica de disfrute de propiedades comunes). Retomando, casi dos siglos más tarde, las ideas de Montaigne expuestas en sus *Essais*, en particular los capítulos sobre «*Coches*» y «*Cannibales*», los autores de aquellas utopías intentaron no tanto retomar la organización que libros de viaje y descripciones daban del mundo americano, como establecer una revolución en el Derecho que se reflejase en un cambio en la moral y las instituciones «... Il régné actuellement dans le monde une multitude de petites maximes qui séduisent les simples par un faux air de philosophie. Telle est celle-ci: "les hommes ont partout les mêmes passions; partout l'amour-propre et l'intérêt les conduisent; donc ils sont par-tout les mêmes". Un sauvege est un homme, et un Européen est un homme. Le demi philosophe conclut aussitôt que l'un ne vaut pas mieux que la autre; mais le philosophe dit: En Europe, le gouvernement, les loix, les coutumes, l'intérêt, tout met les particuliers dans la nécessité de se groper mutuellement et sans

cesse. Parmi les Sauvages, l'intérêt personnel parle aussi fortement que parmi nous, mais il ne dit pas les mêmes choses: l'amour de la société et le soin de leur commune défense sont les seuls liens qui les unissent; ce mot de propriété, qui coûte tant de crimes à nos honnêtes gens n'a presque aucun sens parmi eux: ils n'ont entre eux nulle discussion d'intérêt qui les divise; rien ne les porte à se tromper l'un l'autre. L'homme de bien est celui qui n'a besoin de tromper personne, et le Sauvage est cet homme-là»<sup>4</sup>.

Se procedió entonces a regular el comportamiento de los individuos en la nueva sociedad: Morelly planteaba, en su propuesta de ciudad comunitaria, cómo, al ser el hombre un ser social, la organización de la comunidad debía preceder al Estado, residiendo la potencia soberana en la autoridad de varias voluntades reunidas por el bien común<sup>5</sup>. Definiendo las necesidades en el origen de toda relación comunitaria, señalaba la conveniencia de satisfacer éstas para asegurar la tranquilidad general y definía el espacio físico de la nueva población precisamente desde las relaciones existentes entre los individuos de la comunidad, aceptando además la idea comentada por Montesquieu al tratar de los trogloditas sobre la no existencia de *lo mío* y *lo tuyo*. «La propriété, mère de tous les crimes qui inondent le reste du monde, leur était inconnue: ils regardoient la Terre comme une nourrice commune qui présente indistinctement le sein à celui de ses enfants qui se sont presée de la faim; tous se croyoient obligés de contribuer à la rendre fertile; mais personne ne dit soit: voici mon champ, mon boeuf, ma demeure. Le laboureur voyoit d'un oeil tranquille un autre moissonner ce qu'il avait ensemencé, et trouvoit dans une autre contrée de quoi satisfaire abondamment à ses besoins... Telles étoient les premières et constantes

maximes de cette Société heureuse; nul ne se croyoit dispensé d'un travail que le concert et l'unanimité rendoient amusant et facile... On voyoit, au retour du printemps, ces peuples s'empreser avec joie à seconder la fécondité de leur campagne; piqué d'une généreuse émulation, celui-là s'estimoit heureux qui avoit tracé un plus grand nombre de sillons. Que j'ai de joie, disoit-il, mes amis, d'avoir le plus contribué à l'utilité commune. S'agissoit-il de recueillir les fruits d'une abondante moisson? une infinité de bras amoncelloient en d'énormes montagnes ces dépouilles chéries. A ces travaux succédoient les jeux, les dances, les repas champêtres...»<sup>6</sup>.

La ciudad comunitaria así concebida basaba su existencia únicamente en su entorno inmediato, ignorando voluntariamente cualquier propuesta de ordenación del territorio por cuanto que ello suponía aceptar la idea de una estructura política de orden superior. Por ello, se comentaba, los individuos pertenecientes a la sociedad añorada «... ils travailloient avec une sollicitude commune pour l'intérêt commun; ils n'avoient de différends que ceux qu'une douce et tendre amitié faisoit naître; et, dans l'endroit du pays le plus écarté, séparés de leurs compatriotes indignes de leur présence, il memoient une vie heureuse et tranquille. La terre sembloit produire d'elle-même, cultivée par ces vertueuses mains. Toute leur attention étoit d'élever leurs enfants à la vertu. Ils leurs représentoient sans cesse les malheurs de leurs compatriotes et leur mettoient devant les yeux cet exemple si triste; ils leurs faisoient surtout sentir que l'intérêt des particuliers se trouve toujours dans l'intérêt commun; que vouloir s'en séparer, c'est vouloir se perdre; que la vertu n'est point une chose qui doive nous coûter». Las utopías que se concibieron en la primera mitad

2. Laugier, *Essai sur l'architecture*, París, 1753, págs. 2-3.

3. Voltaire, *Mélanges*, Ginebra, 1963, pág. 193.

4. Montaigne, *Des cannibales*. Obras completas. París, 1950, págs. 969-970.

5. Morelly, *Naufrage des Isles flottantes, ou la Basiliade du*

*célèbre Pilpai. Poème héroïque*. Ver el estudio publicado por Charles Rihs: *Les philosophes utopistes, le mythe de la cité communautaire en France*

*du XVIII siècle*. París, 1970, pág. 153, nota 16.

6. Montesquieu, *Lettres persanes*. Ver los capítulos XI, XII, XIII, XIV en los que

comenta la *Histoire des troglodites*. Ginebra, 1954, pág. 37. Ver el estudio realizado por L. Díez del Corral con motivo de su Discurso de Ingreso en la Academia de la Historia, 1973.



del siglo no sólo teorizaron sobre la idea de una nueva sociedad sino que, desde su argumentación sobre las relaciones que debían existir entre los individuos, fijaban incluso el programa y la organización de la nueva población: en este sentido las «*Leyes edilicias*» que definiera Morelly precisaban todos y cada uno de los aspectos de aquella comunidad. Regulaba, en primer lugar, el tamaño del núcleo urbano precisando que éste debía ajustarse al número concreto de familias; señalaba la necesidad de construir un espacio público o plaza «... en torno a la cual se organicen los almacenes de provisiones y las salas de reunión; cada barrio de esta población —añadía— será similar a cualquier otro y estará dividido, con trazado regular, por calles; cada tribu ocupará un barrio y cada familia una vivienda, espaciosa y cómoda, idéntica al resto de las existentes; los barrios de la población se organizarán de modo que puedan aumentarse, en caso necesario, sin entorpecer la trama regular; a cierta distancia de los barrios, se dispondrán galerías donde trabajen artesanos, aceptándose la premisa que en cada población tan solo existirán un número preciso de gentes con el mismo oficio; en el exterior del recinto se construirá otro conjunto de viviendas, destinadas a aquellas personas que trabajen en la agricultura, con todo lo necesario para su actividad,

y lejos de la población se levantará un edificio destinado al cuidado de los enfermos, construyéndose así mismo otro como refugio de ancianos; en el lugar menos agradable se edificará una cárcel; cerca de allí un cementerio, y las carreteras que rodeen la ciudad estarán al cuidado de los habitantes»<sup>7</sup>. ¿Qué reflexión se desarrolló, sobre la utopía, en la España de aquellos años? ¿Cuáles fueron los sueños sobre el mito de la ciudad comunitaria? Abellán estudió, en su *Historia crítica del pensamiento español*, lo que él entendía como «... los orígenes españoles del mito del buen salvaje»: parece evidente que los indígenas americanos que vivían «... au gré de la Nature», fueron tema de estudio por los viajeros *filosóficos*, apareciendo referencias a los mismos en numerosos relatos. También en la España Ilustrada se desarrolló el género conocido como *Viajes imaginarios*<sup>8</sup>: se dieron a conocer algunos de estos viajes donde se criticaba la religión, la educación y la familia; se censuraban las leyes y la moral... describiéndose el contraste entre aquellas sociedades y la existente. De entre las que conocemos en aquella España entiendo deben destacarse tres de ellas: los *Ayparcontes*, *Zenit* y *Sinapia*.

Los *Ayparcontes* es un relato que, en opinión de García-Pandavenes, recuerda a los *Viajes de Enrique*

*Wanton a las tierras incógnitas australes, y al país de las monas*, traducido del inglés al italiano y de éste al español por Guzmán y Manrique y publicado en Madrid en 1788: trata de una utopía religiosa que tiene como objetivo censurar el papel desempeñado por el clero y la Iglesia en la sociedad, para lo cual describía una comunidad en un país desconocido, situado en tierras australes<sup>9</sup>. La crítica a los sacerdotes daba pie a un estudio de la estructuración social de aquella comunidad: existían nobles y plebeyos; entre éstos últimos se situaban los artesanos, labradores y comerciantes. En la nobleza se distinguían seis estratos y la definición que se da de la misma refleja la voluntad de racionalización de la sociedad estamental del antiguo régimen.

La segunda utopía, *Zenit*, se publicó, en forma de carta anónima, en el «*Correo de Madrid*» de mayo de 1787. En esta utopía se nos muestra una sociedad natural, perfecta, previa a la aparición de la propiedad privada. J. Pallarés<sup>10</sup> comentaba cómo aquella propuesta analizaba la organización de la sociedad civil, tema que aparecía en el *Contrato social* de Rousseau: se trata de una narración, en primera persona, de un viajero que, tras embarcarse en un bajel inglés, naufraga. El viajero, único superviviente, es arrastrado por las corrientes a una región desconocida, bajo el Polo Artico, y en las

playas de un nuevo país («... delicioso, poblado de frondosidades, y ríos, abundante de todas las yerbas, exquisitas frutas, caza y sabrosos pescados») será recogido por los naturales, con quienes establece comunicación. El texto se concibe como una contraposición «... marcada por la sorpresa del viajero o de los naturales del país utópico, ante las características de la sociedad que les es ajena respectivamente». Descrita como sociedad comunitaria, donde «... no se conocía el vasallaje, porque todos eran iguales», se añade cómo el lujo, con todas sus consecuencias, no tenía cabida entre estos hombres, que en comunidad «... labraban sus campos y cuidaban sus ganados, repartiéndolos con proporción, sin altercados, ni confusión de jurisdicción»<sup>11</sup>; los ladrones eran desconocidos, los magistrados, abogados, médicos, boticarios, maestros de música y de baile... no tenían lugar en aquella sociedad. Y al no existir desigualdad social y estar dedicados los hombres a actividades primarias, no existe, por tanto, descripción ni de estructuración del poder, ni de la función de la iglesia. Es evidente que estas dos utopías se encuadran dentro de la idea que debemos valorar en el *Viaje imaginario*: sin embargo, no se señala en ellas cómo estaba organizado el poblado ni se detalla, tampoco, de qué forma se concibe el territorio. La única de las utopías españolas que conozco donde

7. Morelly, *op.cit.*, págs. 132-135. En la cuarta parte del tratado, además de las citadas «*Leyes edilicias*» aparecen las «*Leyes fundamentales y sagradas*», las «*distributivas o económicas*», «*agrarias*», «*de policía*», «*sumptuarias*», «*sobre la forma de gobierno*», «*de la administración de gobierno*», «*conyugales*», «*de educación*», «*de estudio*» y «*penales*».

8. J. I. Abellán, *Historia crítica del pensamiento español*, t. III, Madrid, 1979, pág. 607. Ver, igualmente, en el tomo II

de la misma obra el capítulo: *Los orígenes españoles del mito del buen salvaje*. Sobre la presencia americana F. Zavala publicó, hace algunos años, *América en el espíritu francés del siglo XVIII*, México, 1949. Sobre el tema del buen salvaje ver el estudio de S. Landucci, *I Filosofi e i selvaggi. 1580-1780*. Bari, 1972. Igualmente L. Malson, *Les enfants sauvages*, París, 1964. Sobre los viajes imaginarios ver la introducción que realizó F. García Tortosa, *Viajes imaginarios en el siglo XVIII inglés y su fondo*

*cultural*, Salamanca, 1973; en págs. 11-13 realiza la historia crítica de los *Viajes Imaginarios*. Cita la obra de Ch. T. Garnier, *Voyages Imaginaires, Visions et Romaense cabalistiques*, Amsterdam, 1787-1789, 36 tomos. Consultar, por último, el trabajo de S. Cro «Las reducciones jesuíticas en la encrucijada de dos utopías», en *Las utopías en el mundo hispánico*. Coloquio en la Casa de Velázquez Madrid, 1988. En prensa.

9. Ver el *Censor*, Discursos LXI y LXXV. En la introducción F. J. Montesinos al *Censor (1771-1787)* (Barcelona, 1972) aparecen referencias a esta utopía. Ver igualmente las notas de García-Pandavenes (pág. 147) donde comentaba la organización de aquella comunidad e identifica la procedencia del «Viaje».

10. J. Pallarés Moreno, «*De la utopía dieciochesca*», en *Cadalso*, núm. 1, págs. 41-52.

11. *Ibid.*, pág. 250. «*Correo de Madrid*».



el problema de la definición de la población aparece claramente reflejado será en *Sinapia*. Hace años se publicó, como he comentado en un capítulo anterior, un manuscrito sobre una utopía llamada *Sinapia*. Encontrado en el archivo de Campomanes, sobre su autoría se estableció una interesante polémica, debatiéndose si su autor pudo ser, o no, el propio Campomanes<sup>12</sup>: al comentar sobre la ordenación del territorio en Sierra Morena he señalado cómo, en mi opinión, los supuestos que en aquellos años defendía Campomanes eran bien distintos a los que se esbozan en *Sinapia*; pero al margen de la autoría del texto, entiendo que convendría reseñar, brevemente, cómo se concibió la organización de esta sociedad, destacando sus similitudes con las propuestas de autores franceses de principios de siglo. En la sociedad que se configura en el país llamado *Sinapia*, la célula básica era la familia, presidida por el Padre; cada familia debía habitar en una casa y la unión de diez familias constituía el Barrio, unidad presidida por el Padre de Barrio. Se señalaba la existencia de barrios urbanos y rurales, y dependiendo del número de artesanos que trabajasen en cada unidad (y se entendía que este debía ajustarse a un criterio estricto) las poblaciones podían ser de diferentes tamaños: el más pequeño de los núcleos urbanos posible era la villa: en ella se disponían, en

armónica unidad, ocho barrios, junto con los edificios de la comunidad. El territorio rural de cada villa se dividía en cuatro cuarteles. En cada uno se encontraban, dispersas, diez familias, de modo que los ocho barrios urbanos unidos a los cuatro barrios rurales forman la villa, presidida por el Padre de la Villa, de quien dependían los padres del barrio y de éstos, a su vez, los padres de familia. «Si el poder es lícito para unos y, por lo tanto, modificable en su estructura» lo que no podemos olvidar es que «... el manejo de la economía debe hacerse siguiendo un orden natural, obtenido de la riqueza en la explotación del suelo». Desde esta referencia, que cuestionaba el carácter sagrado del Poder, establecía un orden natural en el cual el nuevo gobernante debía ser propio individuo, entendido ahora como *Padre* de Familia, Barrio o Villa. El autor de *Sinapia* retomaba así la reflexión de Voltaire, para quien la figura del gobernante quedaba definida por su triple aspecto de padre, amante y juez; pero mientras que esta figura era aceptada como encargada de determinar la esencia y naturaleza divina, como única capaz de cuestionar el sentido de Ser Supremo, entiendo que la figura del *Padre* que se señala en *Sinapia* coincide con lo expuesto por Rousseau al traspasar estos valores al *Ser Colectivo*, pueblo consciente o asamblea de ciudadanos.

Tanto Corona como Sarrailh, Herr o Artola han estudiado la influencia de Mably y Morelly en la España ilustrada<sup>13</sup>: pero al margen de la posible existencia de cualquier otro texto utópico en esos años, entiendo que las propuestas de ciudades comunitarias durante la primera mitad del siglo poco tienen que ver en el mito comunitario existente en los últimos años del mismo. La ciudad de la segunda mitad del siglo ha sido, lamentablemente, demasiado a menudo, identificada con la idea de utopía, sin duda debido tanto a la presencia de una arquitectura de proporciones megalómanas como al uso de un lenguaje formal alejado del gusto académico: entiendo que pocas veces se ha hecho énfasis en su voluntad de ser realidad, a pesar de haber sido concebida como alternativa a una sociedad pretérita. Y si las premisas del pensamiento utópico de la primera mitad del siglo fueron los puntos antes señalados referentes al pensamiento rousseauiano (realidad del hombre en la naturaleza, la idea de una edad feliz en el pasado, la existencia de un estado primitivo en el cual todos los hombres eran iguales y una forma inorgánica de disfrute de propiedades comunes) en la segunda mitad del siglo, por el contrario, la intención será lograr la felicidad del individuo y fomentar la riqueza de la nación. Por ello, entiendo que durante la segunda mitad del

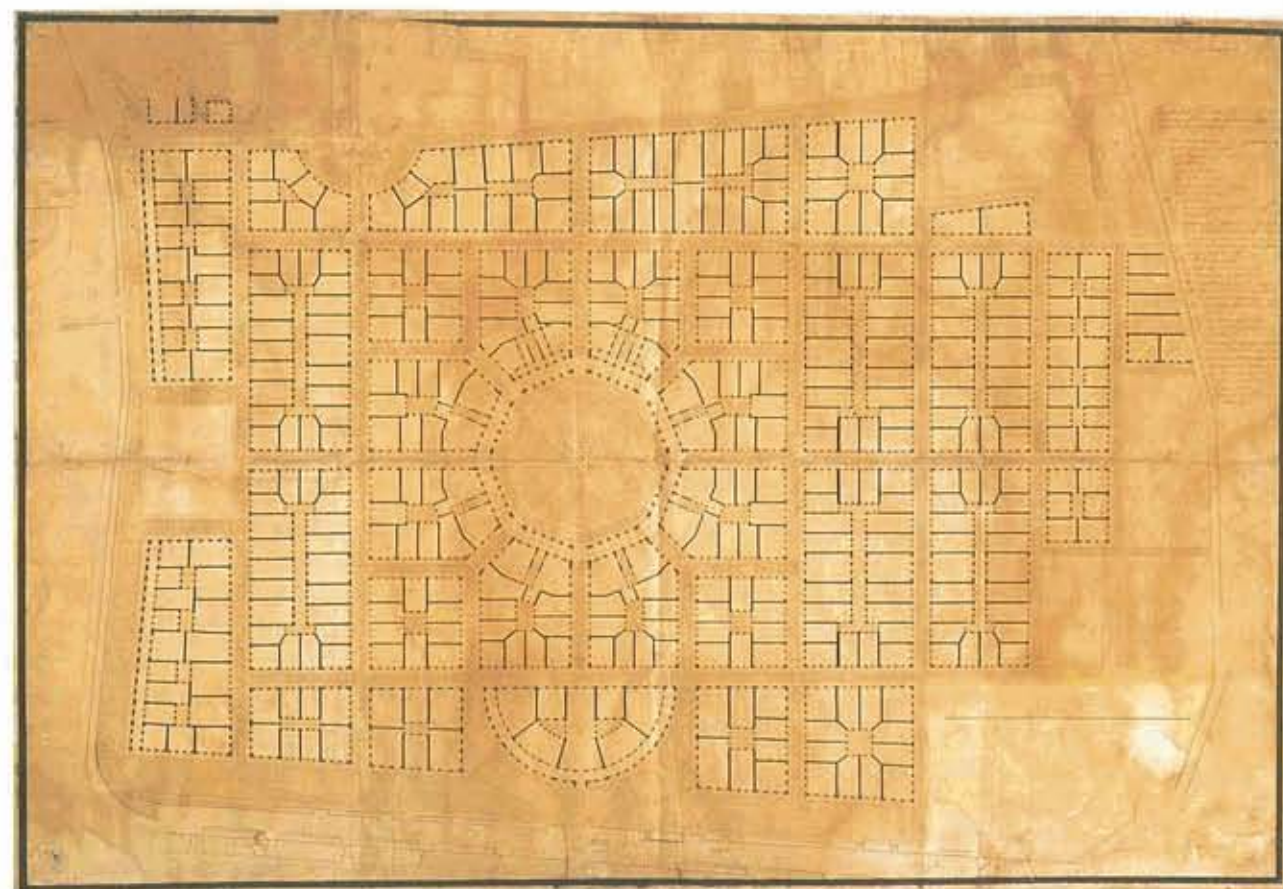
siglo no se concebirán ya utopías y sí, por el contrario, propuestas de nueva sociedad que permitan alcanzar los dos aspectos antes señalados. Se configuran numerosos proyectos, pero todos ellos se ajustarán, precisamente, a la intención no ya de establecer una alternativa espacial como buscar una especialización de espacios: tanto da entonces que comentemos la construcción del puerto de Aguilas, la fundación de una colonia fernandina en el río Guadalquivir, el proyecto del nuevo Puerto de la Paz (en las inmediaciones de Bilbao), la propuesta del arsenal en Oms, la reconstrucción de Sangüesa o la idea de una San Sebastián «... construida para miles de años», porque entiendo que todas y cada una de estas actuaciones debemos entenderlas, precisamente, desde la voluntad por modificar la sociedad.

12. M. Avilés realizó la edición de *Sinapia. Una utopía española del siglo de las luces*, en Madrid, 1976. Poco antes S. Cro había publicado, igualmente, «Clásical utopía of Spain, por Spein», en *NC Master University*, núm. 176. Del mismo Cro ver también su trabajo «Lo que tiene España: Sinapia», publicado en *Cuadernos para la investigación de la literatura hispánica*, 2-3, 1928. Sobre las utopías españolas ver el trabajo del hispanista P. Guinard, «Les utopies en l'Espagne au XVIII siècle», en *Recherches sur le roman*

*historique en Europe, XVIII-XIX*, París, 1977.

13. Sobre la influencia de Morelly en España, ver Corona Baratech, *Revolución y reacción en el reinado de Carlos IV*, Madrid, 1957; Artola, *La difusión de la ideología revolucionaria en España*, 1945; Herr, *España y la revolución del siglo XVIII*, Madrid, 1973; J. Sarrailh, *La España ilustrada en la segunda mitad del siglo XVIII*, Madrid, 1974.





## La propuesta de Pedro Manuel de Ugartemendía para la reconstrucción de San Sebastián

«Nada digno ocurrió en San Sebastián durante los cinco años de ocupación por los franceses; en 1813 la ciudad jugó un papel importante, teniendo trágicas consecuencias para la población la lucha sostenida entre ocupantes y sitiadores. Después de la derrota de Vitoria, José I ordenó la retirada del ejército francés, dirigiéndose éste por Salvatierra hacia Pamplona. Soult se hizo cargo del ejército de España y Wellington, que había pensado en un principio sitiar Pamplona, decidió atacar desde San Sebastián»<sup>1</sup>. Las consecuencias del ataque inglés contra San Sebastián son bien conocidas: tras el bombardeo, la ciudad quedó asolada por un incendio siendo, además, objeto de saqueo. Destruída, pues, por completo, el Ayuntamiento, Cabildo, Consulado y vecinos de la ciudad presentaron un «Memorial» a la Nación sobre la «conducta de las tropas británicas y portuguesas en dicha plaza los días 31 de agosto de 1813 y días sucesivos», destacando cómo «... de 600 casas que contaba dentro de sus murallas tan sólo quedaron 36, con la particularidad de que casi todas las que se salvaron están contiguas al castillo que ocupaban los enemigos, habiéndose retirado todos a él, mucho antes que principiase el incendio. Tampoco se comunicó éste a las dos Parroquias, que servían de Hospitales y Cuarteles a los conquistadores, teniendo igual destino y el de alojamientos la hilera

de casas preservadas, según se ha expresado, en la calle de la Trinidad, el pie del Castillo»<sup>2</sup>. El proyecto de reconstrucción de San Sebastián es, pues tema importante dentro del urbanismo español de la Razón al presentar una casuística nueva: frente a las propuestas de ensanche o proyectos de nuevas poblaciones, la reconstrucción de San Sebastián refleja cómo se desarrolló la discusión en torno a las ventajas, o inconvenientes, de aceptar una nueva trama frente a la existente. Sin embargo, y de forma previa, entiendo que es necesario destacar un comentario que el Secretario de la Comisión de Arquitectura de la Academia de San Fernando, Julián Barcenilla, formuló en 1813 cuando se le pidió el nombramiento de un nuevo arquitecto para reconstruir la ciudad «... San Sebastián no es una de las principales ciudades del reino»<sup>3</sup>. ¿Cuál era entonces la situación de San Sebastián a finales de siglo, antes del incendio, y desde qué supuestos es necesario entender la propuesta de reconstrucción? Tellechea Idígoras transcribió, hace años, dos importantes descripciones de la ciudad, fechada una en 1785 y la otra en 1799, que le daban pie para realizar un estudio demográfico sobre San Sebastián en los últimos años del siglo XVIII, estudiando la estructura social de la población y, en los fondos de diferentes archivos, he podido encontrar otras<sup>4</sup>. Entiendo que la descripción que se da de la ciudad,

1. María Oyarzun, «San Sebastián en la Guerra de la Independencia», en *Estudios de la Guerra de la Independencia*, Zaragoza, 1982, t. I, pág. 727. La cita, en concreto, aparece en pág. 741.

2. «Manifiesto que el Ayuntamiento constitucional, Corporaciones y vecinos de la ciudad de San Sebastián presentan a la nación sobre la conducta de las tropas británicas y portuguesas», en M. Artola: «La Reconstrucción de San Sebastián», San Sebastián, 1963, núm. 1, pág. 18. Existen numerosos documentos en los que describe la situación de la ciudad: en el Apéndice documental que da Artola interesa, sobre todo, ver págs. 84-86. El documento, una «Cuenta de agravios» describe, de las 600 casas

particulares, las características de cada una de ellas.

3. Academia de San Fernando. Armario 1, leg. 30. Carta de Barcenilla, fechada el 2 de marzo de 1815.

4. J. Ignacio Tellechea Idígoras: «San Sebastián en el siglo XVIII. Dos descripciones de 1785 y 1799 y una estadística de todo un siglo», en «Boletín de estudios históricos sobre San Sebastián», 1974, núm. 8, págs. 127-173. Tellechea señala como la descripción de 1785 se encuentra en la Real



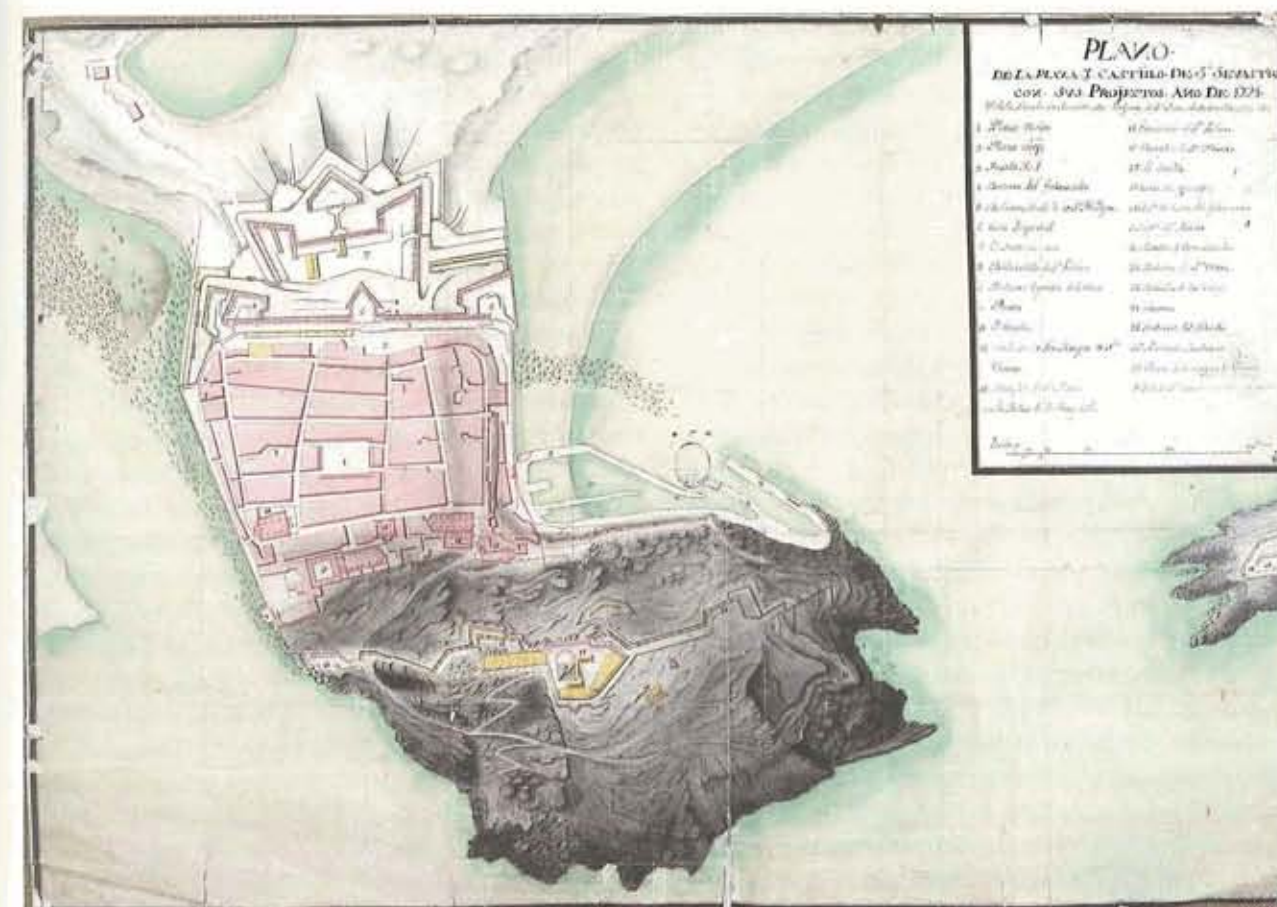
en 1785, es interesante: señala cómo ésta era una «plaza fuerte marítima», rodeada de tres murallas, que albergaba en su recinto 21 calles con 625 casas, destacando cómo, incluida la guarnición, la ciudad contaba con un total de 10.000 habitantes. La plaza Nueva, cuadrilonga, «... una de las más hermosas de España» tenía 82 por 58 varas, estando construidas todas las viviendas que daban a ésta sobre arcos de piedra, labrados de arenisca. En sus soportales se abrían tiendas de comestibles y en uno de los frentes de esta plaza se situaba el Ayuntamiento: en su sala principal se encontraba la sala de reunión de los ediles y en otra se ubicaba el Consulado, estando situada la Alhóndiga, propiedad de la ciudad, en la planta baja del mismo.

«Las calles de la ciudad estaban empedradas. Cinco solamente eran espaciosas; las demás eran estrechas. Las cinco amplias y algunas de las otras tenían aceras enlosadas. Las casas eran bastante elevadas y vistosas. Tres merecían título de Palacio, aunque sin ninguna razón arquitectónica especial. Eran de poco frente y mucho fondo. Todo se encontraba entre el cinturón amurallado de unas dos millas, que se podía recorrer a paso en media hora. Una fuente de seis caños alegraba la Plaza Vieja. Había varias posadas.

San Sebastián contaba con dos parroquias. La de Santa María, recién edificada, «de obra moderna»,

era suntuosa, con tres naves y media naranja por cúpula, capaz para cuatro mil almas. La de San Vicente, «de obra muy antigua», podía albergar tres mil almas en sus tres naves. Cada una tenía su Vicario y entre las dos 28 beneficiados, que componían un solo Cabildo, y se proveían por el Cabildo y la Ciudad, que era patrona. Uno de los beneficiados había de ser juez foráneo. Intramuros se encontraba el convento de dominicos, el actual San Telmo, capaz para 40 religiosos, aun cuando en 1785 sólo había 18 sacerdotes profesos y tres donados.

Existía entonces un Hospital capaz para muchos enfermos, administrado por una Junta de nobles vecinos con mucho celo. Subsistía un Estudio de Gramática, con un Preceptor bien dotado y dos maestros de primeras letras pagados por la ciudad. La Ciudad, dominada por el Castillo, se abría a tierra firme por una lengüeta de arena, bañada a ambos lados por el Urumea y la bahía de la Concha. La largura de la lengüeta era de un tiro de cañón y su anchura de un tiro de fusil. Pasando sobre ella se llegaba al barrio de San Martín con sus 71 casas diseminadas sin formar calle alguna. Era un barrio artesano, ya que en él se trabajaban jarcias para las naves, remos para embarcaciones y se curtían pieles. En su parte occidental estaba la ermita de Santiago, y frente a ella y próxima la Casa de Misericordia,



Plano de la ciudad de San Sebastián en 1728. S.H.M.

Academia de la Historia. Ver Fondo Vargas Ponce, t. XXXIV. Existen numerosas descripciones sobre la situación de San Sebastián antes de su destrucción: interesa, en primer lugar, ver la «Relación de documentos referentes a San Sebastián, tomados del Convento de Santa Teresa, de la Academia de la Historia y del Archivo de Simancas», S.H.M. (Biblioteca Central Militar, 1-1-12-26/1621); junto a este documento figuran numerosos planos de reformas de la ciudad, que pueden darnos cuenta de cuál

era la situación de la misma antes de su destrucción: ver, al respecto, el plano de Pedro Lizardi, de 1779: «Plano del puerto y concha de la ciudad de San Sebastián, con expresión de su muelle antiguo, los modos que se proyectan construir para ampliar la dársena, con suficiente fondo de agua», A.H.N. (sin sig); Julián Sánchez. Bort: «Plano general del Puerto de San Sebastián», de 1774, A.G.S. (M.P. y D., XI-55. Marina, leg. 389); José de Odrizola: «La dársena de San Sebastián mejorada y proyecto más ventajoso de los

que basta aquí se han dictado», de julio de 1777. A.G.S. (M.P. y D., I-125, Marina, leg. 389). Del mismo Odrizola existe otro pequeño plano, del mismo año, que representa el muelle, astilleros, almacenes del puerto, puerto del muelle, monte Igueldo, dársenas..., ver A.H.N. (Consejos, 900). Algo posterior (1785) es el plano, anónimo, de San Sebastián que se encuentra en S.G.E. (AF T2/C1/199). Igualmente Tofiño, en 1787, concibió un plano de plaza y puerto de San Sebastián: ver A.M.N. (sig. E-XV-9; XVII-6 antiguo).

Además de las descripciones ya señaladas de 1785 y 1799 existe otra, de 1798, que se encuentra en S.H.M. (Biblioteca Central Militar sig. 1619/4-4-11-25). Sobre la situación económica de San Sebastián entre 1782 y 1804 existe un interesante papel sobre la quiebra de la casa de Campos y la Compañía. Ver A.H.N. (Estado, leg. 2927, núm. 320). Sobre las fortificaciones en la ciudad, poco antes de la guerra (1803-1805), ver S.H.M. (Biblioteca Central Militar, docs. 1552/4-4-11-3, y 1553/4-4-11-4).

Podríamos extendernos sobre algunos de los proyectos realizados en la ciudad: los proyectos de Teatro, la situación de su castillo, de hospitales o las ante-iglesias que, por ejemplo, proyectara Ugarte mendia en 1806 para las tres ante-iglesias extramuros de la ciudad (Loyola, Ybaeta y Ayete) y que se encuentran en A.H.N. (Consejos Suprimidos, plano 16-21). Pero sin duda el documento más importante para comprender la situación de la ciudad antes de su destrucción es una vista panorámica, fechada en 1810,

que se encuentra en S.G.E. (AF T2/C1/204). Desde ese momento San Sebastián se convirtió en ciudad napoleónica: se festejó el cumpleaños del Emperador, en 1810 (ver el trabajo de Juan Mugárgui sobre el tema, publicado en enero/marzo de 1936 en la «Revista Internacional de Estudios Vascos», núm. 1, t. XXVII), y del sitio de San Sebastián existen noticias tanto a través de documentación francesa como inglesa o española: el ingeniero inglés John Jones en «Atlas de la guerra de la

Independencia», fechado en 1813, describe el sitio de la ciudad (S.G.E., AF T2/C1/206). Sobre la defensa de los franceses ver, del mismo año, S.H.M. (8446-040/221/221; F-30, R-9/8446). Sobre el ataque francés ver «Plano de la brecha de San Sebastián en el sitio», 1813, del mismo año, que se encuentra en el mismo S.H.M. (sig. 8444-040/214/214; F-30-15/8444). V. Ferraz estudió, hace años, el «Sitio de San Sebastián», San Sebastián, 1918. Entiendo que además de la documentación ofrecida por

Artola sobre la descripción de la ciudad interesa consultar dos documentos: en primer lugar, «Descripción del estado actual de la plaza de San Sebastián», de 13 de marzo de 1815, S.H.M. (Biblioteca Central Militar, doc. 946/4-4-11-8), y los «Planos de la plaza de San Sebastián y sus mediciones», de 1816, que se encuentran en S.H.M. (sig. 471-03/296/296). En la pág. 157, Tellechea Idigoras señala cómo la «Descripción de la ciudad de San Sebastián y su jurisdicción», de 1785, corresponde a un documento



erigida por Felipe V en 1714. Esta institución asistencial albergaba 130 pobres, y poseía rentas superiores a los 25.000 reales. Comprendía dos departamentos para mujeres y niñas, uno para hombres y niños, y otro para casados: dos refectorios, uno para cada sexo; y una capilla, un patio bastante extenso y su fuente. Podía acoger hasta 340 pobres.

«A partir de la Casa de Misericordia el terreno comenzaba a elevarse. Por un lado ascendía el camino real, que cruzaba la provincia, camino de Alava. Era de 22 pies de ancho, con sus cantoneras para peatones, y "sin duda de los mejores que tiene España."

«Toda la industria donostiarra consistía en dos fraguas para fabricación de anclas y en cinco molinos de trigo y maíz. Los donostiarras trabajaban en su mayor parte en la agricultura, bastantes en carpintería y cantería, en la que salían diestros; una pequeña parte en la marinería.

«A requerimiento de la Dirección de Fomento y para lograr un conocimiento exhaustivo del estado de la nación, se cursaron unos módulos de encuesta a las villas y ciudades, que habían de obtener respuesta de los respectivos Ayuntamientos»<sup>5</sup>. Quince años más tarde la situación de la ciudad apenas había variado: a petición de la Dirección de Fomento, y con vistas a lograr un conocimiento

efectivo del estado de la nación, el Ayuntamiento remitía, en 1799, una descripción de la ciudad<sup>6</sup>. Gracias a ella sabemos que San Sebastián era ciudad, con jurisdicción sobre Pasajes, Aduna, Alza, Igueldo, Zubieta y los cotos de Santa Cristina y San Martín<sup>7</sup>; distaba 80 leguas de la Corte de Madrid, y estaba en Guipúzcoa «que no tiene capital conocida». Era de jurisdicción ordinaria y, por lo mismo, realenga. Con los pueblos citados, comprendía 1.445 casas útiles, más 13 arruinadas. Contando con los lugares de su jurisdicción apuntados, disponía de tres casas consistoriales, cuatro cárceles, un pósito, una lonja, cinco pesos reales, cinco carnicerías, 12 molinos, 15 posadas, tres mataderos, una pescadería, 11 juegos de billar... y 32 tabernas. No había batanes, teatros ni molinos de papel. Existían dos Hospitales, con sendos capellanes, 16 empleados, siete facultativos, 90 enfermos y 30 enfermas, 20 sirvientes. La Casa de la Misericordia albergaba 30 hombres y 40 mujeres, 18 niños y 20 niñas. Había ocho escuelas de primeras letras con otros tantos maestros y 580 niños; y siete para niñas con otras tantas maestras y 410 alumnas. Subsistía el estudio de Gramática, aunque vacante de maestro, y contaba también con una Academia de Náutica y Trigonometría con 32 alumnos. No había Universidad ni Escuela para Industria y Arte<sup>8</sup>. Tras el incendio de San Sebastián, provocado por

los ingleses, la ciudad quedó destruida señalándose «... el estado lastimoso de la ciudad y sus habitantes», «va en progresión creciente de día en día; nuestros compatriotas guipuzcoanos no se hallan en estado de socorrernos, sino débilmente; no podemos prescindir de poner en consideración de V. E. nuestra situación, suplicándole con las mayores veras se digne declararse nuestro protector»<sup>9</sup>. La Diputación se dirigió entonces a Wellington pidiendo la reconstrucción de la ciudad y destacando cómo las necesidades que surgían eran de todo tipo. Artola estudió (en un importante trabajo sobre la reconstrucción de San Sebastián)<sup>10</sup> los procesos que se establecieron para lograr indemnizaciones, financiación y la redacción de un nuevo proyecto de reconstrucción y destacaba cómo una de las decisiones más importantes del Ayuntamiento fue configurar, el 5 de diciembre de 1813, una Junta de Obras, con atribuciones y actividades independientes de la Corporación<sup>11</sup>. Esta decidió solicitar al arquitecto Pedro Manuel de Ugartemendía un proyecto de reconstrucción de la ciudad.

El primer trabajo que tuvo que realizar Ugartemendía fue estudiar el estado en que había quedado la población y, de forma paralela, analizar los defectos que aparecían en la antigua trama, para lo cual utilizó «... lo inservible de los fragmentos

que se hallan en pie, amenazando próxima e inevitable ruina». En su informe destacaba las consecuencias del bombardeo, describía la situación en que había quedado la calle del frente del Muelle, en la callejuela del Angel, calle Nueva, calle del Campanario, calle Mayor, callejuela de la Escotilla o San Gerónimo, de Narrica, de San Juan, de Zurriola, de la Trinidad, callejuela de Juan de Bilbao, calle de San Vicente, de Iñigo, plaza Nueva, calle del Puyuelo, callejuelas de Esterlines y de Lorencio, calle de Embeltrán y de Iguera, de Igentea, plaza Vieja y del Pozo<sup>12</sup>. Por su informe, presentado en la Sesión Municipal de 13 de enero de 1814, sabemos que la situación no podía ser más desoladora «... excepción hecha de las 36 casas que se conservaban en pie, el resto de la ciudad no era sino una ruina total que sería preciso derribar antes de emprender cualquier obra».

Tras oír el informe de Ugartemendía el Ayuntamiento optó, como primera providencia, encargarle un plano exacto de la ciudad antigua en el que se reflejasen las propiedades, así «... como otro nuevo que mejor le parezca, señalando en él a cada dueño de sus solares»<sup>13</sup>. La decisión de encargar un proyecto de reedificación de ciudad a Pedro Manuel de Ugartemendía no satisfizo a todos: en abril de 1814 se organizó una oposición frente a la propuesta de Ugartemendía, puesto que muchos

del Fondo de Vargas Ponce de la Real Academia de la Historia, t. XXXIV.

5. J. Ignacio Tellechea Idígoras, *op. cit.*, págs. 128-131.

6. *Ibid.*, págs. 165-173. En este momento. Al estudiar los cuestionarios remitidos desde el Gobierno para el conocimiento de las poblaciones. Tellechea ofrece todas y cada una de las respuestas sobre San Sebastián.

7. Ver, en el capítulo I, la nota 3.

8. Tellechea Idígoras, *op. cit.*, págs. 165-171.

9. M. Artola, *op. cit.*, pág. 93. Retoma un documento «Comisionados a Wellington», fechado en Usurbi, el 15 de octubre de 1813. Da como referencia el Archivo Municipal, sec. E, negociado 5, servicio III, lib. 2, exp. 4, doc. XVI.

10. Artola, *op. cit.*, pág. 26.

11. *Ibid.*, núm. 1, pág. 2. Cita un documento de la Junta de Obras al Ayuntamiento de 13 de enero de 1814. Archivo Municipal, sec. D., neg. 2, lib. 5, exp. 3, doc. XIV.

12. *Ibid.*, pág. 131. Documento XIV cita «Descripción exacta e individual del estado en que se hallaba la ciudad de San Sebastián antes de su ruina», fechada en San Sebastián a 9 de febrero de 1815. Aunque aparentemente la fecha es posterior a la decisión de la sesión municipal, en realidad este documento se encuentra en varios lugares y con distintas fechas, el mismo Artola señala como existe una copia, con ligeras variantes, en A.H.N., Consejos, leg. 3485, pieza 2, fols. 79-88.

13. *Ibid.*, núm. 1, pág. 29. Cita Junta de Obras del Ayuntamiento, 13 de enero de 1814. Archivo Municipal, sec. D, neg. 2, lib. 5, exp. 3, doc. XXIV.



pretendían «... reedificar sus casas que se les embarga, y tratan de ausentarse de la ciudad viendo vulnerados el derecho de propiedad por unas providencias arbitrarias, que no tiene la aprobación de las Cortes Generales de la nación... renunciando a ideas que aunque parezcan mejores, pueden ser peores y ocasión de muchos pleitos y enredos, bien que su parecer es que la parte arruinada de la ciudad se reedifique mejorándola en cuanto cabe, conformándose con los propietarios a quien no se puede despojar de su propiedad»<sup>14</sup>. Consciente de los problemas que suponía esta oposición, el 28 de mayo de 1814, Ugarteiz presentó un proyecto de nueva población, compuesto de siete planos de los que tan sólo conocemos uno de ellos, y que entendía como propuesta alternativa a la ciudad existente: ante su propuesta el Ayuntamiento, antes de tomar decisión alguna, determinó en la misma sesión convocar a todos los propietarios de solares, con vistas a que examinaran el «... diseño del nuevo proyecto de edificación de la ciudad y ver si se conforman o no en que el citado diseño sea remitido a la Academia para su aprobación»<sup>15</sup>. Ugarteiz partía, en su idea, de un análisis detallado del antiguo San Sebastián estudiando minuciosamente sus defectos: destacaba cómo las viviendas eran, por lo general, angostas y malsanas, de paredes con diversidad de ángulos, pequeños

recuadros de patinillos, en perjuicio de la habitación solar, de la economía pública y de la misma salud; señalaba, además, que el centro de la ciudad se hallaba hundido y que por este defecto las aguas llovedizas fluían todas, desde el límite de la ciudad, hacia el centro; las calles, añadía, eran angostas, tortuosas y malsanas; las comunicaciones de la población con el Castillo eran difíciles y peligrosas; la puerta del muelle era angosta para la actividad comercial que se suponía debía tener el puerto; no existía una circulación fluida desde el muelle con la ciudad al no haberse estudiado las relaciones comerciales entre ambas; la ubicación del peso real o lonja, carnicerías, pescaderías y cuarteles era ilógica frente a la organización de la población. Además, destacaba cómo «todas las manzanas de casas (desde la única acera existente en la calle de la Trinidad, hasta la muralla principal) habían quedado reducidas a espantosos escombros, privadas de comunicaciones sus calles; el incendio, destacado igualmente, había pulverizado la piedra, la mampostería y caliza, quebrado en general los telares, agujas, tranqueros y dinteles de las puertas y ventanas, a pesar de ser areniscas»<sup>16</sup>. Por ello, en su propuesta de nueva trama, proponía dar solución a cinco problemas que entendía como fundamentales: en primer lugar pensaba que era necesario proceder a una nivelación del terreno, evitando la situación

anterior, para lo cual proponía extender los escombros por toda la superficie reedificable, dando a los *respectivos sitios* la inclinación necesaria para el curso de las aguas sin necesidad de alcantarillas<sup>17</sup>; señalaba, además, la conveniencia de aprovechar toda la piedra útil que se hallaba en las ruinas, proponiendo edificar toda la ciudad con ésta hasta el primer pavimento o cuarto principal. Entendía la necesidad de establecer nuevas ordenanzas de ciudad, criticando entonces que las calles en el antiguo trazado fuesen angostas, tortuosas y malsanas «... la mayor parte de los edificios de la población antigua se hallaban en ángulos desiguales por falta de perfección en la planta de sus calles y con un plan arreglado se colocan en ángulos rectos que son los más acomodados, así para el exterior, como para el interior de los edificios, proporcionando por este medio la más fácil y acomodada distribución y colocación de los efectos... En la nueva delineación, tanto los edificios públicos como los particulares tendrán sus direcciones más rectas, más cómodas y más breves para comunicarse con la porción de ciudad que ha quedado ileso hacia la parte del Castillo, de manera que la conducción de los efectos que antes se retardaba por la estrechez de sus calles, por sus rodeos y escarpes desmedidos, ahora, con la reforma que se propone se allanan todas estas y otras dificultades que se hallan a vista de todos»<sup>18</sup>, con lo que proponía elaborar nuevas ordenanzas que ayudasen a definir una nueva imagen de ciudad.

Entendía, en tercer lugar, que era necesario tanto resolver la situación del muelle como estudiar donde ubicar los equipamientos de comercio «... La situación del Peso Real deberá estar más próximo al muelle con la capacidad y comodidades necesarias para el uso interior y exterior y para depositar los efectos correspondientes al destino de este edificio...

Los cuarteles se colocarán en un extremo de la ciudad inmediata al Castillo... La cárcel y casa de instrucción pública se hallan bien colocadas y, por tanto, se dejarán en los sitios que actualmente se hallan... La fuente no tiene necesidad de removerse ni tocarse... La Casa de la Ciudad quedaría sin comparación mejor que lo está en la actualidad»<sup>19</sup>. En cuarto lugar, y junto a su voluntad por destacar la necesidad de potenciar la economía, las ordenanzas y el equipamiento, planteaba la conveniencia de introducir los supuestos de embellecimiento en ciudad, señalando la conveniencia que «... se proporcionen pórticos o soportales en distintos sitios acomodados... Dispuesta esta planta en formas regulares, sería mucho más sana, se disfrutaría de más comodidades y la posición austral que es la más acomodada en todas las poblaciones, se conseguiría con muchas más ventajas que las que tenía anteriormente... La extensión de esta ciudad es muy poca y no ofrece recursos para su aplicación a causa de la fortificación que la rodea»<sup>20</sup>. Por último entendía que el proyecto debía dar solución al problema de la vivienda y, desde la crítica a la anterior situación, proponía una opción nueva «... en la extensión germada de la ciudad existían 184 casas angostas, cuya anchura no permitía sino una crujía sola de frente. Una casa o solar de éstas, que su anchura es de quince pies de frente y cincuenta de fondo, compone un total de 750 pies superficiales deduciendo de este total 415 que ocupan la escalera, cocinas "y griegas" y paredes medianiles y de fachada, quedan para el útil de la habitación sólo 335 pies superficiales, y duplicado dicho número será la que tendrían dos casas de igual dimensión. Otra que la anchura de su fachada sea 24 y con el mismo fondo, capaz de dos crujías por frente, compone una superficie solar de 1.200 pies;

14. *Ibid.*, núm. 2, pág. 30. Cita el libro de Actas municipales de 16 de abril de 1814.

15. *Ibid.*, núm. 4, pág. 31. Cita el libro de Actas de San Sebastián, de 4 de junio de 1814. Archivo Municipal, sec. D, neg. 2, lib. 5, exp. 3.

16. Pedro Manuel de Ugarteiz remitió, a la Academia de San Fernando, una «Descripción exacta e individual del estado en que se hallaba la ciudad de San Sebastián antes de su ruina», siendo, como he señalado anteriormente, esta descripción una más dentro del conjunto que se encuentra en diversos archivos. Ver en la A.S.F., armario 2, leg. 28.

17. M. Artola, *op. cit.*, pág. 131: «Descripción exacta e individual del estado en que se hallaba la ciudad de San Sebastián antes de su ruina», se remite a la copia de A.H.N.,

Consejos, 3485, fols. 79-88. Ver Artola, pág. 141.

18. Academia de San Fernando, armario 2, leg. 24, puntos 8, 9 y 10 del Memorial.

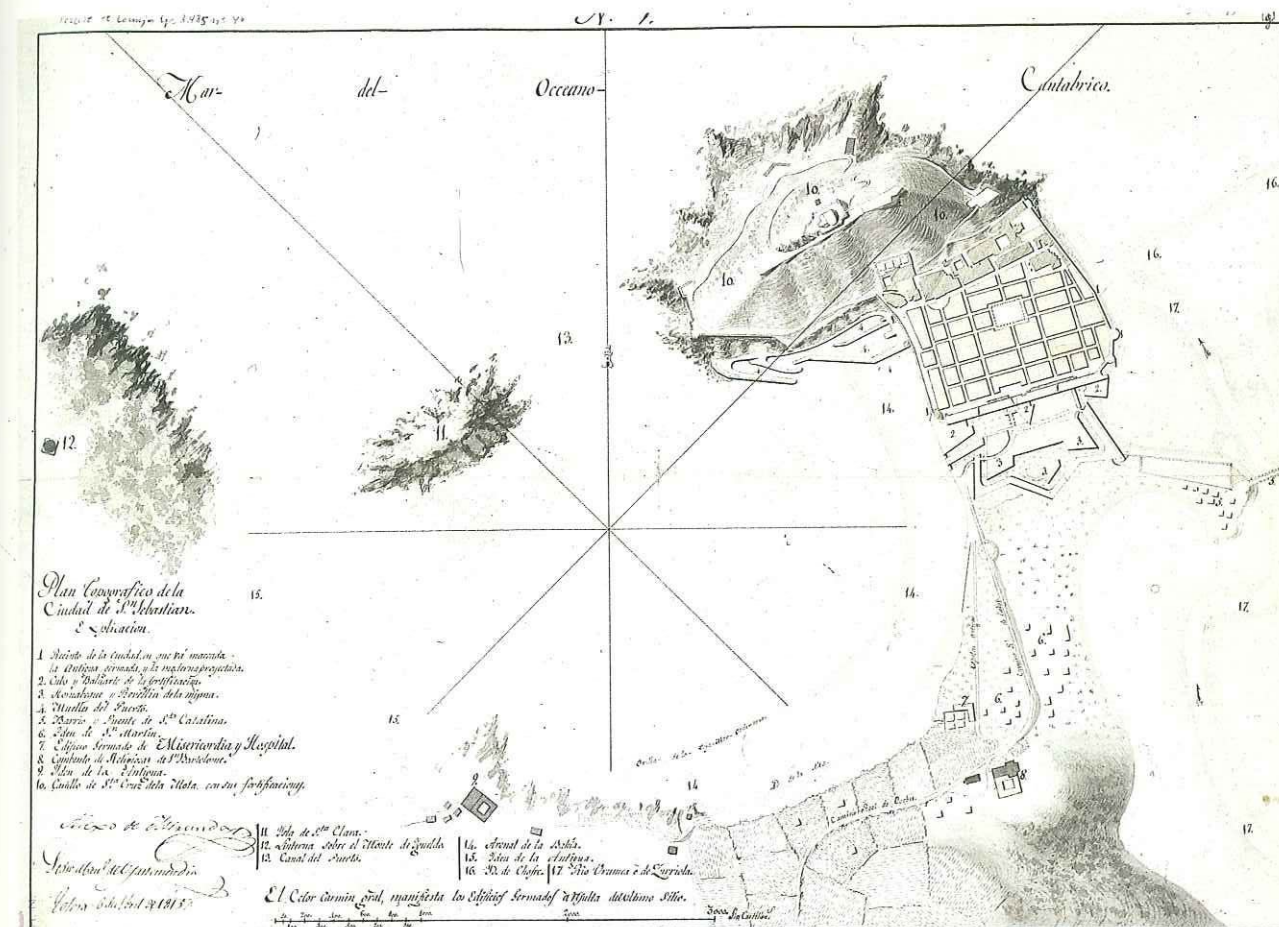
19. Puntos 10 y 11 del mismo Memorial que se encuentra en la Academia de San Fernando.

20. *Ibid.*, puntos 13, 14 y 15.



deduciendo de este número 451 de la escalera, cocina "y griega" y paredes medianiles y de fachada, queda para el útil de la habitación solar 749 pies, de donde resulta que el beneficio de un solar de 24 pies de frente, es 79 pies, más que de dos casas de a 15 pies de anchura, que ambas componen 30 de frente; y si se agregan a los 79 pies el exceso de 300 pies superficiales, que hay de dos de a quince, a una de 24 con igual fondo de 50; se verá que la ventaja solar es de 379 pies útiles para cada dos de las casas o solares estrechos expresados, de que se sigue que tomando los 379 pies 92 veces (mitad de dichas casas angostas) se descubre el prodigioso número de 34.868 pies superficiales de terreno solar en beneficio de la general utilidad. Que el gasto de la edificación se disminuye en razón inversa por el número menor de paredes medianiles, escaleras, "y griegas", etc., aumentando la comodidad del habitante por la de tener su familia en un solo piso de la casa ancha, en lugar de la dispersión en dos o más de la estrecha. De hacer extensivo este cálculo comparativo a los solares o casas estrechas de la plaza por iguales defectos o por mayores, con sola la consideración de que sus escaleras se deben contemplar como públicas por el señorío de la ciudad en los balcones que caen a la plaza, como igualmente del que tendrán los patios comunes del plan general en reemplazo de los patincitos con que se hallaba sembrada toda la ciudad. Se aumentaría en la misma proporción la extensión solar, minorando en la inversa el gasto de su ejecución, ventajas en favor de la conveniencia pública. La propiedad de las casas angostas, con aplicar a los dueños por habitaciones, tiendas, etc., en las anchas, en la misma razón y con arreglo a ordenanza municipal de la ciudad, quedarán compensados con valores equivalentes, logrando más economía y comodidad por las razones expresadas».

El proyecto de Ugartemendia difiere, radicalmente, de la anterior imagen de San Sebastián. Opta por establecer un nuevo trazado, frente a la vieja población, basándose en una referencia clara; como he comentado al describir la situación de San Sebastián en 1785 y 1799, la ciudad, que no era una de las más importantes de España, tenía un comercio restringido y gracias a la *Instrucción*, sabemos que tampoco existía actividad industrial: San Sebastián era una ciudad sin función específica definida, sin gran actividad comercial, sin una gran guarnición militar y con un puerto que apenas tenía relevancia. Aceptando entonces los supuestos de la especialización del espacio, Ugartemendia entiende que su propuesta de nueva población debe mantener las características anteriores: lejos de optar por una utópica propuesta, donde los usos sociales se viesan modificados, mantiene la antigua estructura social y proyecta una ciudad sin otra función específica que ser lugar de vida de aquellos vecinos que antes de la guerra la habitaban: San Sebastián es una población cuya función, precisamente, es dar alojamiento a los habitantes, configurándose para ellos un mínimo de dotaciones y servicios. Desde esta idea Ugartemendia retoma el programa existente y, puesto que no existe necesidad de organizar o planificar su desarrollo, la define no sólo como cerrada sino incluso la concibe de igual tamaño, modificando tan solo su trama al hacer depender la nueva población de los cinco aspectos anteriormente citados: limitada, por una parte, por el monte Urgull, en otro de sus lados por el puerto y, por último, ceñida por el río Urumea, sustituye la muralla de alamedas que hemos visto en otros proyectos por un único paseo (Bulevar o Alameda) que limita el crecimiento de la ciudad y organiza entonces el nuevo San Sebastián en base, fundamentalmente, a una referencia: la vivienda de

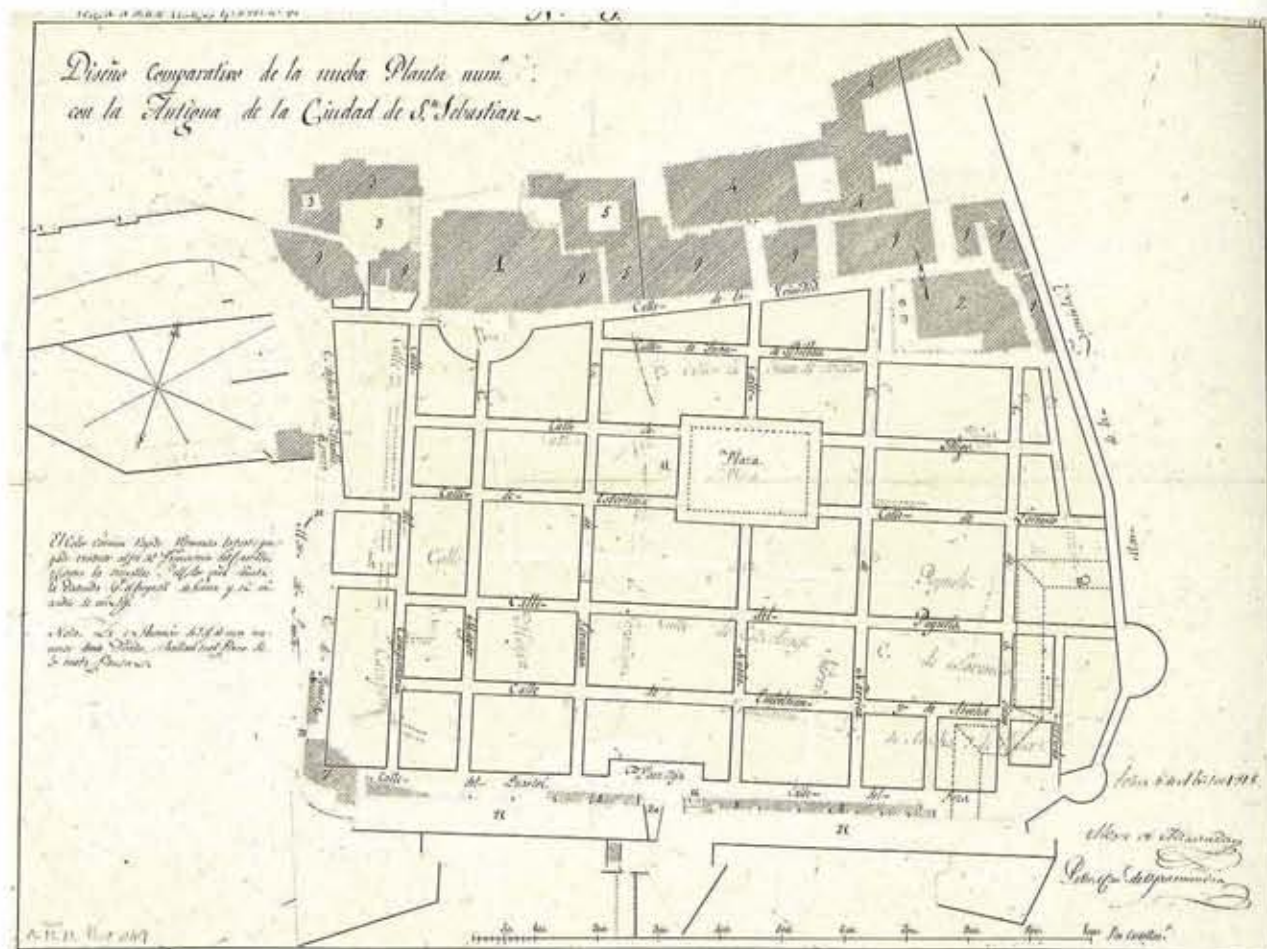


Propuesta de Ugartemendia para el nuevo trazado de San Sebastián. 1817. A.H.N.

los habitantes. Al comentar los problemas que se plantearon en Barcelona en la segunda mitad del siglo XVIII me refería a la importancia que pudo tener tanto el proyecto de José Antonio Camps, en 1771, como los trazados que ofreció Pelegrín Bastero para su propuesta de barriada compuesta por 90 viviendas: y si en ambos casos existía la voluntad por reorganizar un barrio desde la difusión de una tipología de vivienda, ahora, en el caso del nuevo San Sebastián, el proyecto se concibe desde una preocupación similar por cuanto no tratará de dar solución a una edificación excepcional sino, por el contrario, de ordenar, simultáneamente, toda la ciudad. Esta es, en mi opinión, la gran diferencia existente entre el proyecto de Puerto de la Paz y la propuesta de San Sebastián, puesto que en el primero la idea de una ciudad sin límite, concebida

desde la presencia de piezas singulares, los hitos urbanos sobre los cuales se organiza la trama, es radicalmente distinta a la problemática que aparece ahora, en una ciudad concebida desde el espacio privado, la vivienda, y el espacio colectivo que será la gran plaza central. Diferencia notable, entiendo que era preciso poseer sólidos conocimientos teóricos para (habiendo sido colaborador de Silvestre Pérez) formular un ejercicio tan diferente del planteado en 1807 en Bilbao. Recordemos, en este sentido, un dato que entiendo a sido sistemáticamente olvidado: Ugartemendia era un ingeniero militar que complementó su formación en la Academia de San Fernando, situándose en el entorno de Silvestre Pérez. En 1803 se presenta a los Premios de Primera Clase de la Academia de San Fernando, y su propuesta de un «Hospital capaz para 1.300 enfermos» refleja cuál es su





Propuesta de Ugartemendía para el nuevo trazado de la ciudad. 1817. A.H.N.

conocimiento de la teoría arquitectónica del momento y, lo que entiendo más importante, de que forma retoma toda la reflexión desarrollada por los arquitectos franceses de aquellos años. Ugartemendía concibe su proyecto basado en una doble reflexión: vivienda para los habitantes y espacio colectivo. En realidad su propuesta refleja una línea de pensamiento mantenida desde 1760 por los ingenieros militares españoles, preocupados en difundir un modelo de vivienda que pudiera repetirse, sistemáticamente, configurando la población. En este sentido para Ugartemendía todas y cada una de las parcelas que aparecen en cualquiera de los lotes deberá ser igual: existe una voluntad por identificar a todos y cada uno de los ciudadanos, asignándoles idéntica superficie y estableciendo, al tiempo, que todas las viviendas

deben tener doble ventilación (iluminadas bien por dos laterales, bien por calle principal y patio de luz) con lo cual da solución a los problemas de higienismo y falta de ventilación que habían sido tantas veces criticados por las Juntas de Sanidad en las viviendas insalubres. Si todas y cada una de las viviendas se conciben pues de igual forma, lo que entiendo igualmente importante es el modo en que trata la disposición de manzanas haciendo que el individuo se supedita a un gran espacio central, gran plaza octogonal, en la cual articula y sitúa los diferentes equipamientos que él entiende deben estar presentes en el centro de la ciudad. Preocupado por la vivienda, entiende al mismo tiempo qué son los equipamientos urbanos y establece una clara diferencia entre qué es y qué significa el Peso Real, la cárcel, el hospital o los

cuarteles y aquellos otros elementos de comercio que son necesarios y precisos para la vida cotidiana. Había destacado (y en este sentido sus referencias al *embellecimiento* son igualmente interesantes) la conveniencia de organizar amplias arcadas, concebir calles porticadas en torno a la gran plaza y, en el interior de las mismas, ubicar los elementos de comercio. El proyecto de nuevo San Sebastián debemos valorarlo desde la referencia a las ciudades de nueva traza concebidas por el Imperio, tanto en Francia como en Italia entiendo que esta referencia debemos entenderla desde los proyectos que algunos arquitectos napoleónicos (Percier o Fontaine, por ejemplo) plantean en la calles parisinas, dentro de lo que, en estos momentos, se denomina el *plan de los artistas*. La plaza octogonal es pues ágora, lugar común de encuentro de los ciudadanos y si bien se ubica casi en el mismo lugar donde antes estaba situada la Plaza Nueva, su novedad radica en que no retoma el esquema de Plaza Mayor rectangular sino que, por el contrario, asume la propuesta de un gran espacio circular que, insisto, plantea como lugar de encuentro de los donostiarres; motivo por el cual comentará «... en este pueblo de comercio son muy conducentes para comodidad y utilidad de sus habitantes y extranjeros las tiendas y almacenes en el piso bajo o primer pavimento. Con esta consideración creemos que las casas se deben construir con abundancia de puertas proporcionadas a sus destinos y medidas arregladas a ellos, evitando por este medio la ejecución de ventanas en dicho primer pavimento»<sup>21</sup>. Quizá fuese interesante realizar, en este punto, una doble referencia: las relaciones que pudieran establecerse entre Ugartemendía y Silvestre Pérez, del mismo modo que también entiendo necesario establecer una relación entre Silvestre Pérez y dos personajes singulares como fueron Martínez de Irujo

y, al mismo tiempo, Valentín de Foronda. En otro momento comenté las preocupaciones de Foronda por difundir el modelo de hospital propuesto por Poyet, dándolo a conocer en una importante traducción española de aquellos años; entiendo que, de forma paralela, sería también necesario establecer una relación entre la experiencia vivida por aquellos dos personajes (en los años de su Embajada en la joven República de los Estados Unidos) señalando de qué forma y en qué manera el proyecto de L'Enfant, de 1792, para Washington o, incluso, el proyecto concebido en aquellos mismos años para Detroit pudieran incidir en la propuesta urbana de San Sebastián. En algún momento se han señalado las relaciones que existieron por ejemplo, entre Franklin y el Infante D. Gabriel. Desde esa correspondencia así como desde las referencias al urbanismo de Jefferson, creo que sería interesante establecer una reflexión sobre la presencia del urbanismo norteamericano en la España ilustrada, máxime teniendo presente que L'Enfant era un ingeniero militar francés.

Sabemos que el proyecto presentado por Ugartemendía no satisfizo a la Corporación debido a la actitud contraria que desempeñaron los propietarios del suelo<sup>22</sup>; cansados de aguardar ayudas para la reconstrucción de la ciudad; éstos se dirigieron al Consejo con un *Memorial* en el que, después de exponer los inconvenientes que se seguían de la prohibición de construir, solicitaban permiso para levantar sus casas en los antiguos solares, cumpliendo tan solo con las antiguas ordenanzas municipales. El *manifiesto*, firmado por 77 vecinos, criticaba el proyecto de Ugartemendía argumentando el alto costo que se derivaría de su ejecución («... los señores artistas suelen a veces sacrificar a su representación y nombradía [como vuestra merced sabe] los bolsillos de los

21. *Ibid.*, punto 22.22. M. Artola, *op. cit.*, núm. 25, pág. 46. Cita el documento, que reproduce como documento XLIX en págs. 193-196, diciendo su

procedencia en A.H.N., Consejos, leg. 3485, fol. 73.



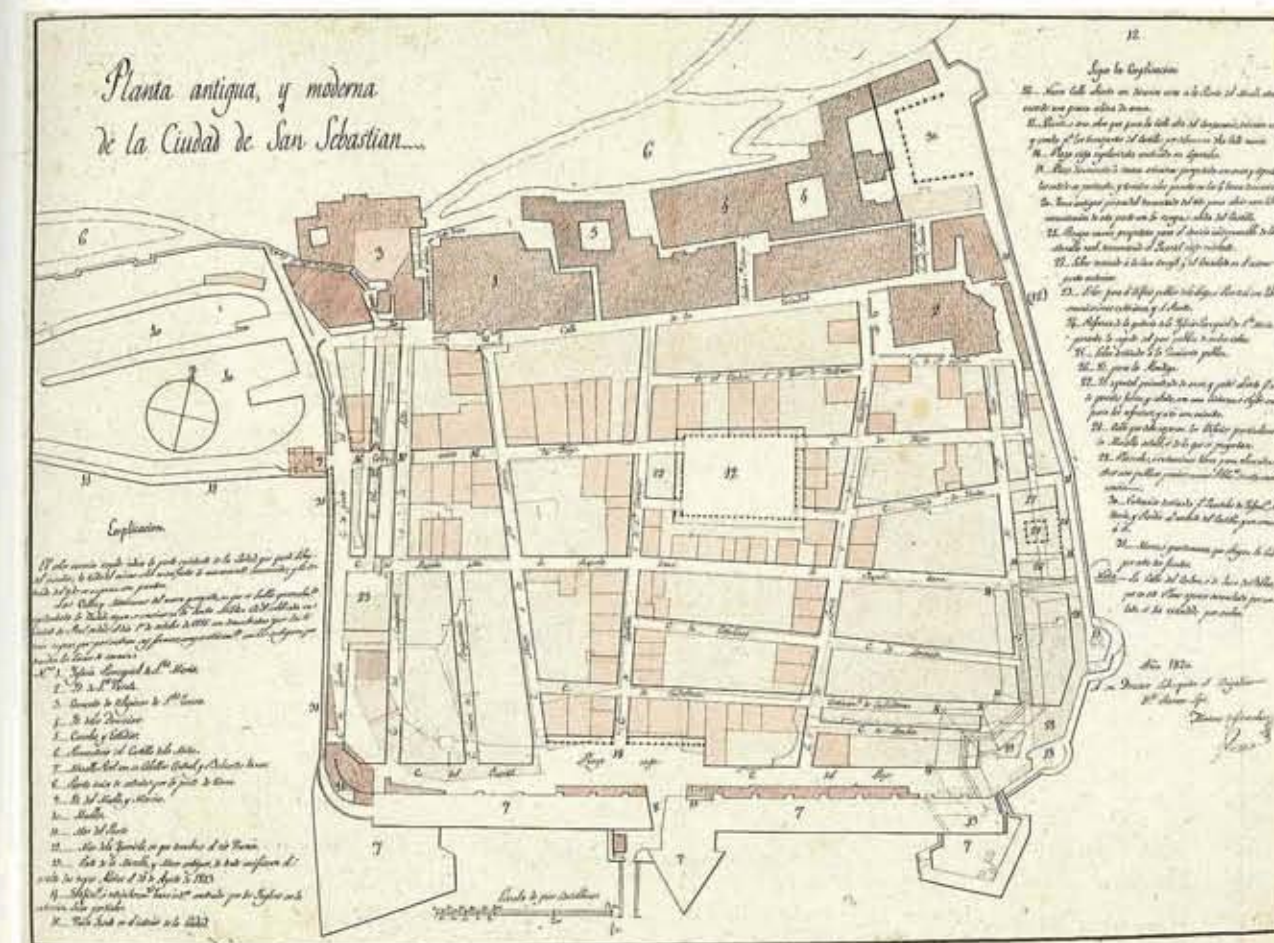
particulares») y señalaba, además, que el arquitecto había pretendido, con su propuesta, realizar un proyecto alejado de la realidad «... no hay necesidad», manifestaban, «de un plan magnífico que transforme enteramente toda la figura del pueblo, y los solares respectivos, lo uno porque causaría esta transformación muchos litigios, dimensiones y perjuicios a los propietarios, lo otro porque para abrir las nuevas calles, nueva Plaza y compensar los que quedasen sin terreno, se necesitan sumas inmensas; porque el pueblo, en el estado anterior, con las reformas que se indica (transformación de algunas calles) quedaría muy regular, hermoso y cómodo, sin causar casi ningún perjuicio a los particulares».

Frente a las críticas hubo también (y entiendo que ello es especialmente significativo) apoyo al proyecto de Ugartemendía; frente al *manifiesto de los 77* se presentó a la Academia de San Fernando otro documento, firmado esta vez por los dos alcaldes, un regidor, un miembro de la Junta de Obras y otros 55 propietarios que, entiendo, significa uno de los más interesantes textos del urbanismo Ilustrado por cuanto refleja cuál era la opinión que, en aquellos años, podían mantener personas no ligadas de manera directa a la construcción de la ciudad: tras criticar el escrito anterior («... haciendo reunir hasta 77 con el nombre de propietarios pudientes, siendo la mitad de ellos unos mercenarios y algunos pordioseros») solicitaban la aprobación de la propuesta de Ugartemendía y Miranda («... El plan dispuesto por los arquitectos», decían, «además de reunir la mayor policía, aspecto y decoro público y ser de más fácil y pronta ejecución, proporciona el que de una vez con materiales de igual bondad y calidad, con más solidez y por más diestras manos, se construya desde la casa del más rico hasta la del más

miserable». Además, señalaban, existían otras ventajas como era el alinear las calles y casas; el ahorro resultante de no tener que sacar los escombros... Hacían un detallado estudio de los recursos necesarios, según el cual se podían recoger por distintos conceptos 500.000 reales anuales, cantidad más que suficiente para iniciar la reconstrucción propuesta por los arquitectos y «... removido de este modo», añadían, «el grande escollo que tanto han abultado los enemigos del bien general, a saber, la falta de medios, para la reedificación general debe llevarse a efecto el plan número cuatro dispuesto y elegido por los arquitectos, y con más justa razón si como se ha dicho ha merecido la aprobación de la Real Academia de San Fernando la cual es la que debe dar regla tanto en la parte facultativa cuanto en la graduación de ventajas e inconvenientes que advierte en que se adopte este plan u otro». El punto más importante de su proclama se inicia del siguiente modo: «Las ciudades, en contra a lo defendido por los 77, se hacen una vez para miles de años y si se yerra en la ejecución no tiene remedio. El perjuicio que resulte será ilimitado; lo sufrirán no sólo los presentes sino los venideros en todo el tiempo de su duración y si los ambiciosos propietarios ricos de San Sebastián consiguen su proyecto, causan a los de menor fortuna mayores daños que los originados por el incendio. Entonces les quedó la esperanza de que podrían remediarse y ahora no les quedaría sino la desolación y miseria»<sup>23</sup>.

A partir de este momento podría estudiarse cual fue la segunda propuesta concebida por Ugartemendía en colaboración con Alexo de Miranda, forzando un trazado de ciudad similar al existente anteriormente y donde, sin duda, se asumieron las nuevas propuestas de embellecimiento, se rectificaron los

23. Academia de San Fernando. Comisión de Arquitectura de 23 de septiembre de 1815.



Planta antigua y moderna de la ciudad de San Sebastián, en la que se superpone la nueva traza a la antigua. Pedro Manuel de Ugartemendía. 1820. S.H.M.

problemas de alineación<sup>24</sup> pero se rompió (y en este sentido entiendo que la reivindicación del diseño formal es particularmente interesante) aquella propuesta de ciudad que, como decían en su escrito aquellos vecinos, se concibió «... una vez para miles de años».

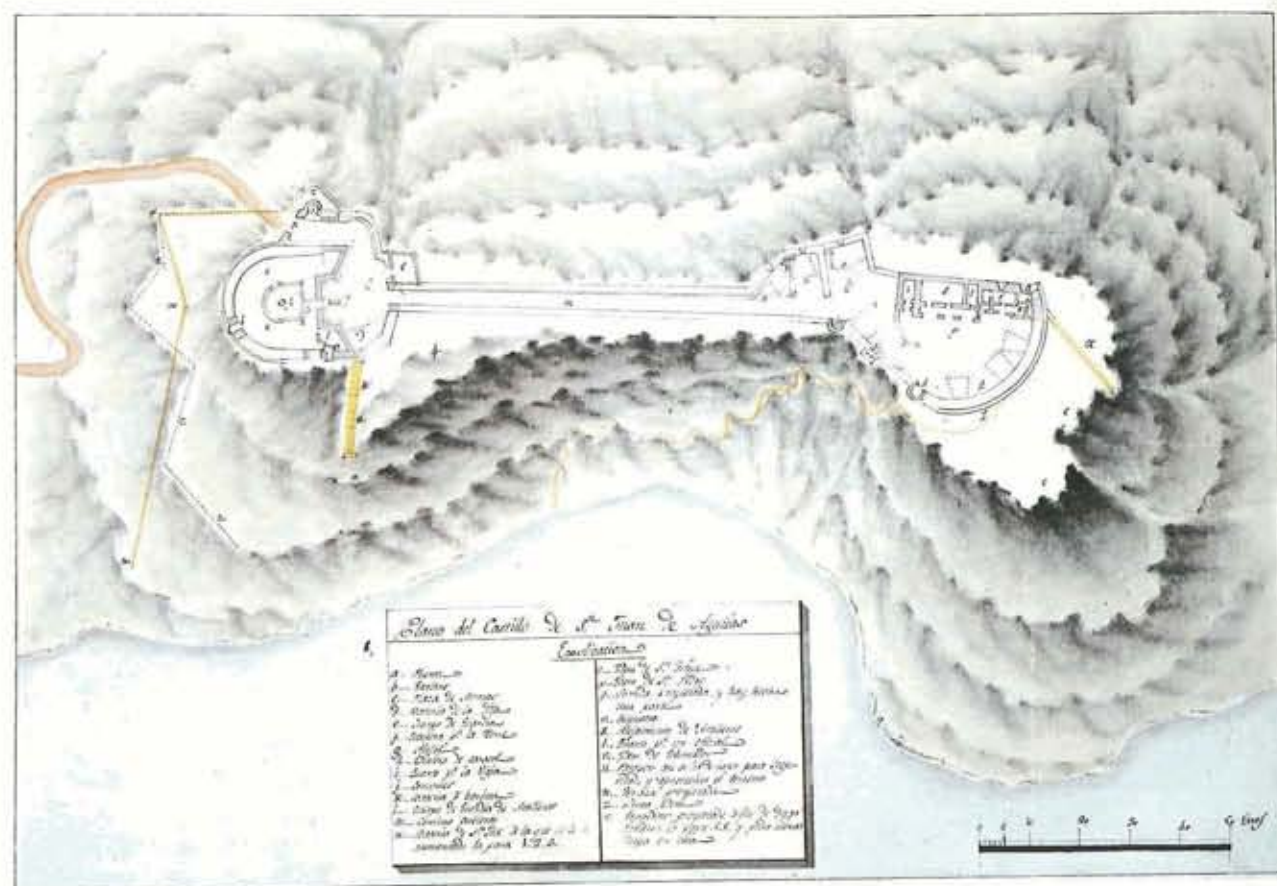
24. Sobre las ordenanzas de Ugartemendía para la reconstrucción de San Sebastián entiendo interesa consultar dos textos: en primer lugar el artículo de

Jose Luis Banús, «Viejas ordenanzas de construcción de San Sebastián», en «Boletín de la Real Sociedad Vascongada de Amigos del País», 1945, págs. 185-194.

Sobre las ordenanzas que dictó Ugartemendía para la reconstrucción, ver «Reglas dictadas por Pedro Manuel de Ugartemendía para la Reconstrucción de San

Sebastián», en «Revista Nacional de Arquitectura», núm. 64, abril de 1947, págs. 165-166.





Castillo de San Juan de Aguilas. s.f. A.G.S.

## La nueva población de San Juan de Aguilas, concebida como puerto de la ciudad de Lorca

El desarrollo económico que alcanzó la región murciana en la segunda mitad del siglo XVIII se reflejó en los proyectos que surgieron en torno al Arsenal de Cartagena, en el fomento de la agricultura en la huerta de Lorca y, por último, en las transformaciones urbanas que experimentó la capital. Para cada uno de estos puntos se concibieron importantes propuestas. Es sabido que Cartagena se configuró como el gran Arsenal y conocemos cuáles fueron las dotaciones y equipamientos que se adjuntaron al mismo; Murcia fue una ciudad en constante transformación y, habiendo sido estudiada su arquitectura del siglo XVIII por Martínez de Ripoll, entiendo que el análisis de la actividad de Lorenzo Alonso y Ramón Alonso arrojaría luz para comprender cuál fue el cambio de imagen urbana; por último, el deseo por fomentar la agricultura en las inmediaciones de Lorca se reflejó en un doble proyecto: por una parte se estudió cómo dar salida a los productos de su huerta y, paralelamente, se concibió un sistema de riego que permitiese un mayor aprovechamiento de las aguas (subterráneas y de superficie) próximas a la población.

Potenciar la economía de Lorca implicaba organizar un sistema defensivo capaz de proteger su comercio naval frente a los piratas y corsarios argelinos que atacaban la costa; de ese modo se esboza, en torno

a 1750, un ambicioso programa de defensa costera entre Cartagena y Cádiz, definiéndose dónde situar torres de defensa y, dentro del mismo, en 1752, Sebastián Feringan Cortés concebía, desde la voluntad de proteger Lorca, un proyecto de construcción de torre<sup>1</sup>, en el monte de Aguilas, organizando una batería de costa que defendiese el interior (Lorca) de posibles desembarcos corsarios; en años siguientes (primero en 1755 y posteriormente en 1757) el mismo Feringan Cortés<sup>2</sup> seguía formulando propuestas para Aguilas (una ensenada que valoraba además como posible refugio de navegantes, dadas sus características) al entender aquella plaza como cabeza avanzada en la defensa de Lorca.

En 1756 se concibió un nuevo proyecto de defensa<sup>3</sup>, esta vez desde una intención distinta. Frente a la edificación de una torre de defensa se propone ahora la construcción de una nueva población donde se definen, simultáneamente, baluartes militares con la organización de un conjunto de edificaciones (almacenes, depósitos de trigo...) destinado a la actividad mercantil de los comerciantes de Lorca. Se proponía la realización de una plaza militar, de forma pentagonal, en cuyo centro se organizaba una gran plaza de armas y, en torno a la cual, se definía la existencia de almacenes: apoyándose en tres construcciones anteriores (unos

1. S. Feringan Cortés: «Plano de la posición del monte de Aguilas donde se a caído la torre última a la batería del oeste del reino de Murcia y proyecto de un fuerte y Batería para defender este importante puesto i abrigo de nevegant», Cartagena, octubre, 1752. A.G.S. M.P. y D., XX-56; G.M., leg. 3718.

2. S. Feringan Cortés: «Perfil cortado sobre la línea I.K.S.L.M., y «Plan y perfiles del puerto de San Juan y comunicación a la batería de San Pedro», Cartagena, 14-sept-1755. A.G.S., M.P. y D., XXXIII-2. G.M., leg. 3718. También de Feringan Cortés «Plano en el que se demuestra en monte de Aguilas y puertos que forman al Este y Oeste en la costa del Reino de Murcia», septiembre de 1757, A.G.S., M.P. y D., XXIII-39, G.M., leg. 3718 y, también en el mismo archivo, XXXIII-1, Guerra Moderna.

3. Matheo Vodopić: «Plano que demuestra el monte de las Aguilas, puertos y abrigos.» S.G.E., AG T4/C3/135-38. Aunque el proyecto parece firmado en 1784 contiene el proyecto que se formó en 1756, con la nueva población fuerte de San Juan, refugio para resguardo de contrabando e invasiones de los enemigos.



almacenes construidos en 1728, por la Hacienda Real; una pequeña ermita y, por último, la casa existente para el Fiel de Rentas) el baluarte más importante se situaba en el Castillo; otros tres en alturas que dominasen la población y el quinto baluarte se disponía a Poniente. Se proponía, en el proyecto, la edificación de un cuartel, una pequeña iglesia con planta en cruz latina y un almacén de pólvora, pero, sorprendentemente, no se precisaba ni dónde debían situarse las viviendas para los nuevos colonos ni tampoco su organización en planta. Ciudad entendida como depósito de mercancías de la huerta de Lorca, es evidente que no existía por tanto, intención de colonizar y la nueva población se valoraba tan sólo como muelle de embarque de los productos agrarios de Lorca; por ello se señalaba la necesidad de organizar «... grandes almacenes de particulares para depósito de granos y otros géneros». Frente al programa que se estableció en la fundación de nuevas poblaciones, es evidente que esta propuesta de nueva población en Aguilas se entiende de manera bien distinta. Unos años más tarde, en 1765, el Capitán General de Valencia, Conde de Aranda, visitaba la costa levantina e informaba sobre su situación al Ministro de Estado, Marqués de Squilache: al comentar la situación de Aguilas (puerto militar, situado en un alto, con una batería de defensa capaz para 18 ó 29 cañones) planteaba en su informe una interesante reflexión al señalar cómo quizá Aguilas debiera valorarse no sólo desde la referencia a la defensa de Lorca, sino desde el desarrollo de la economía de su huerta<sup>4</sup>. Consciente de la importancia económica del proyecto iniciado por Feringan Cortés para unir Lorca con Cartagena a través de un canal de transporte, capaz al tiempo de regar los campos de esta población y, al tiempo, preocupado en la utilización de las aguas del río Castril, Aranda

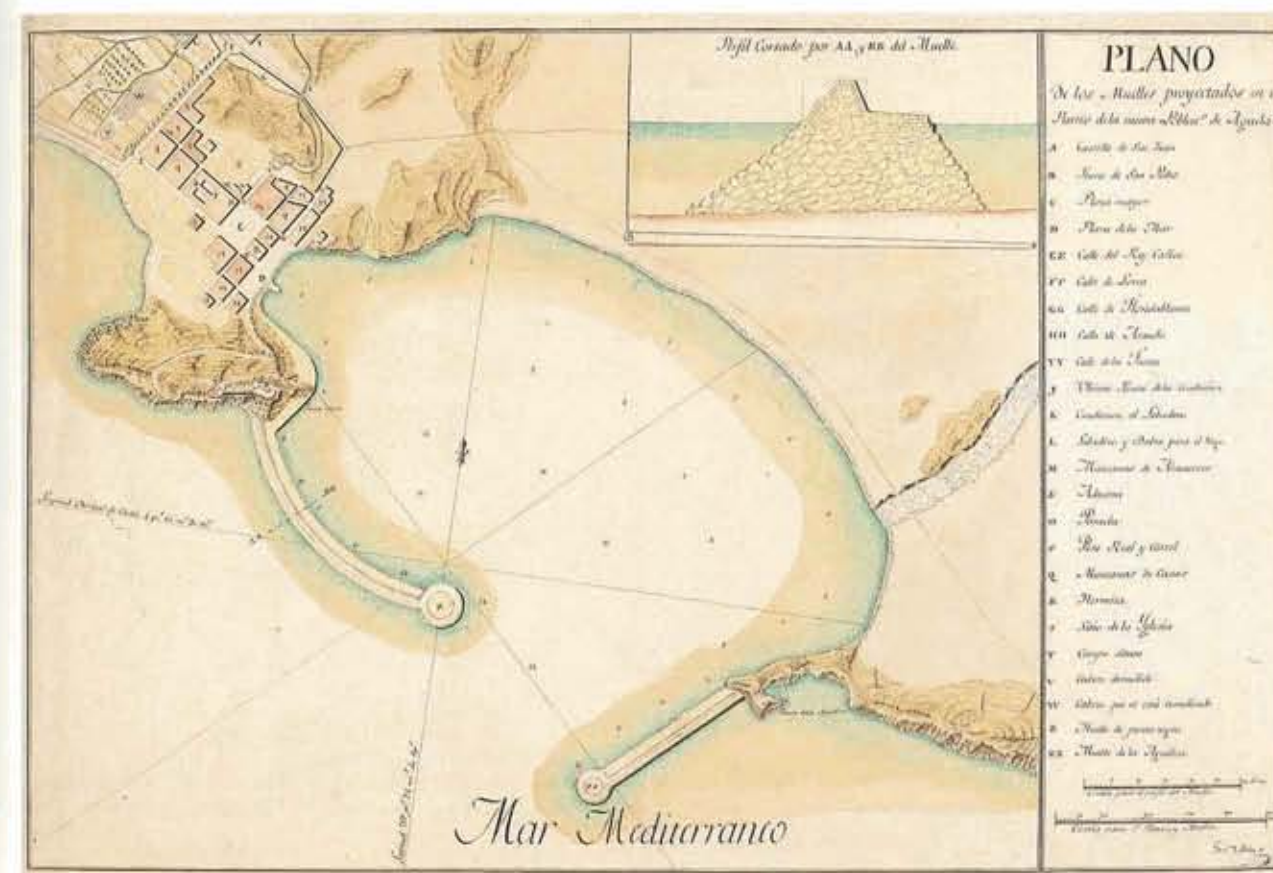
comprendió la imposibilidad de llevar a cabo aquella idea, por lo cual proponía variar la salida hacia el mar, potenciando así el puerto de Aguilas. Por encargo suyo Jorge Juan estudió la propuesta de Feringan Cortés para el canal de Murcia, juzgándola como complicada y costosa, y por ello, tras los informes de Aranda y Jorge Juan, Aguilas comenzó a ser valorada como posible punto de partida del comercio de Lorca. Desde esta opción se planteaba la necesidad de sustituir el dispositivo militar por una organización civil, construyendo una población que se apoyase en las fortificaciones existentes y organizando una colonización que permitiese mediante nuevos habitantes (a quienes se les debería ofrecer tierras para que se asentasen) consolidar esta cabeza de puente comercial. Las sugerencias que formuló Jorge Juan sobre la nueva población abrieron un largo debate administrativo, iniciado en 1766, que dio como resultado que en 1772 se formulase una propuesta arquitectónica<sup>5</sup>. Es sabido el desarrollo económico que había adquirido en aquellos años la región murciana. Por el mapa que Tomás López dibujó del Reino en el que indicaba las posiciones, monasterios, afluentes físicos... señalando la organización (en partidos) de Murcia<sup>6</sup> y gracias, igualmente, a que Francisco Mariano Nipho había dado a conocer, en su *Correo General de España*, una relación de las fábricas de sedas, paños, riqueza agraria...<sup>7</sup> existentes en la provincia, conocemos su situación. Por ello, y dentro de los que, entre 1765 y 1768, pretenden transformar la riqueza de la zona (como, por ejemplo, las salinas de Pinatar o las de Orihuela), entiendo se plantea la idea de la nueva población de Aguilas, y los dibujos que se realizan en torno a 1766 sobre la «Vista de la nueva población, de Aguilas»<sup>8</sup> (destacando la organización del núcleo tanto desde poniente como desde levante) reflejan

4. J. García Antón: «Aportaciones al estudio de la fundación de Aguilas», en «Murcia», núm. 17, (1980), págs. 1-8. Del mismo autor «Aguilas, planificación y

nacimiento de una población en el siglo xviii, en «Anales de la Universidad de Murcia, Facultad de Filosofía y Letras» Murcia, 1977, vol. XXXIII, págs. 177-200.

5. Sobre las discusiones administrativas de Lorca ver J. Hernández Franco; J. Mula Gómez y J. Gris Martínez: «Antecedentes administrativos en la fundación de la "nueva

población de Aguilas (1766-1772)», en «Carlos III y las nuevas poblaciones», Córdoba, 1988, págs. 315-325. «Carta autógrafa de Jorge Juan a Múzquiz,



Plano de los muelles proyectados en el puerto de la Nueva Población de Aguilas. s.f. B.N.

informándole de haber devuelto todos los planos y papeles del ingeniero Feringan Cortés para el proyecto de reversión de las aguas del Castril y otros, para el riego de los campos de Lorca, Totana... a él enviados por el Marqués de la Ensenada, Madrid, 29-dic-1768 (acompaña copia de la respuesta del mismo ingeniero a Ensenada, con opinión favorable a la construcción). A.H.N., Consejos, leg. 926, núm. 15. Igualmente ver, al respecto, «Documentos referentes a la construcción del Canal de

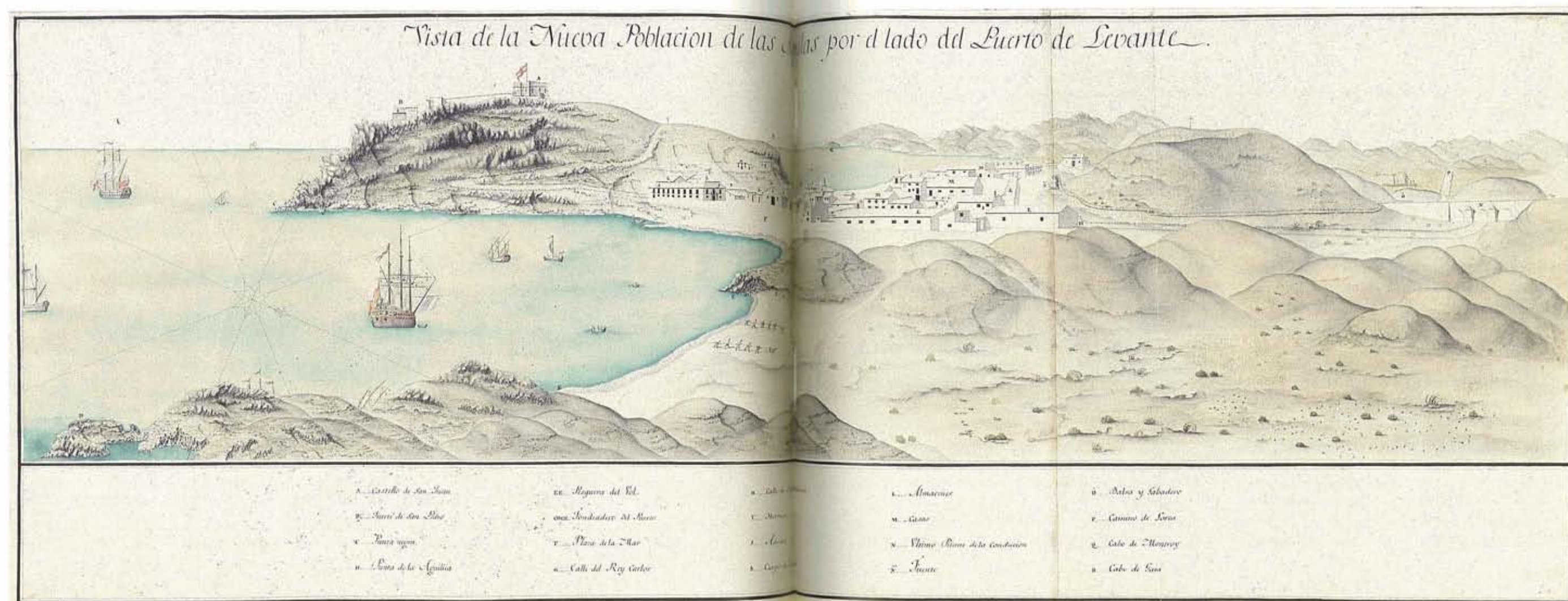
Murcia, reconocimiento del paraje donde se ha de construir y presupuesto del coste de sus obras», fechado en 1776. En S.H.M., Biblioteca Central Militar, Colección Aparici, núm. 5, 3876.

6. Tomás López: «Mapa del Obispado y Reyno de Murcia, dividido en sus partidos, construido sobre el impreso de Felipe Vidal y Pinilla», 1788, A.H.N., Consejos, leg. 15771, núms. 1 y 2; F-49, plano 72. Sobre la publicación del mapa el «Mercurio» daba una breve nota en julio de 1788 (págs. 271-272).

7. Francisco Mariano Nipho: «Fábricas en la provincia de Murcia, de sedas, paños...» en «Correo General de España», 1769, núm. 48.

8. «Vista de la nueva población de Aguilas por el lado de poniente», sin fecha. Biblioteca Nacional, Mapas, Planos y Dibujos. Mss. 38 y 80.



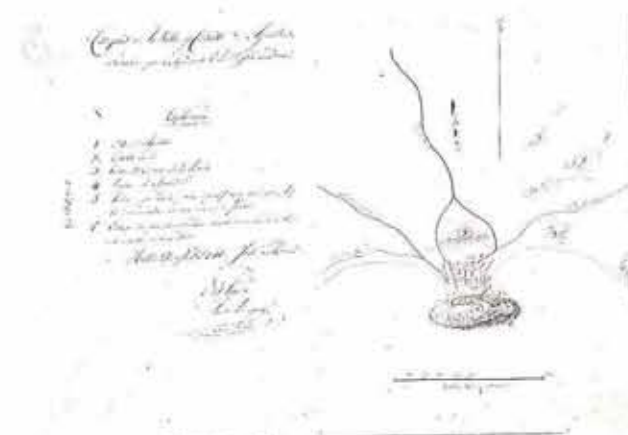




no la imagen de la posible nueva población sino la situación estratégica de Aguilas, apuntando las intervenciones a realizar. Los dibujos son el material que recibirá el proyectista, y frente a la caótica organización de las barracas se deberá proponer, entonces, la imagen de una nueva población. Tras haber sido desestimada la propuesta de Feringan Cortés, en 1770, Pedro Prades y Nicolás de la Corviere, ginebrino, constituyeron una compañía que se llamó el «Canal de Murcia» a la que el Rey concedió la facultad de incorporar aguas del río Lorca, pagando su valor a los que se consideraban dueños. Se pretendía comunicar Lorca con Cartagena utilizando para ello las aguas de los ríos Guadalentín, Castril y Guardal<sup>9</sup>, además de las fuentes de Caravaca y las aguas de los pantanos que se construyeran. La concesión se hizo dando a la Compañía 10 años para la realización de las obras y 110 para que pudieran aprovechar los beneficios de la administración, para pagos de los terrenos ocupados por las mismas...; transcurridos éstos las obras pasaban a beneficio de la Corona. El presupuesto calculado fue de 60 millones de reales que Prades y De la Corviere se comprometieron a buscar en préstamo, sin más hipoteca que la del propio canal, en el plazo de un año. Las dificultades para lograr aquel capital fueron importantes, no lograron créditos en el extranjero y, por ello, la

propuesta fracasó. Al no haber conseguido los empréstitos en el plazo de un año el Rey declaró nula la contrata y ordenó la constitución de una nueva Compañía, formada ahora por el Príncipe de Asturias y otras nueve personalidades<sup>10</sup>. Deseando mantener la confianza en el proyecto, tomó a su cargo, y de las rentas de Correos, la responsabilidad de los préstamos recibidos, estudiándose el aprovechamiento y administración tanto de las cantidades recibidas en préstamo como de los beneficios que aportarían las obras, una vez concluidas. Comenzó así una nueva Compañía del Canal de Murcia y se empezaron las obras en Huéscar; en esta situación Floridablanca fue nombrado Ministro de Estado designando entonces a Pedro López de Lerena como visitador de las obras. Estudiado el proyecto y su realización, éste vio las dificultades que implicaba llevar a buen término la propuesta, se lo comunicó al ministro, quien pidió un informe a Carlos Lemaury, redactando éste un memorial contrario a la idea. Tras el informe de Lemaury, se organizó una nueva comisión<sup>11</sup> constituida por Fernando Ulloa y Francisco Boizot junto con Juan de Escofet y Juan de Omar, acompañados de los arquitectos Manuel Mateo y Jerónimo Martínez de Lara: esta comisión reconoció y evaluó el caudal de las aguas que debían alimentar el proyectado canal de navegación,

desaconsejando, finalmente, la idea: ni el Castril ni el Guardal llevaban el agua que se había calculado, ni las demás aguas que pudieran hallarse eran suficientes para el proyecto previsto. La Comisión aconsejó entonces renunciar a la idea, pero entendió que no debían abandonarse las obras realizadas, bastando con modificarse la propuesta inicial y reducirse sus aspiraciones. Por ello, en 1772, Escofet, continuaba los trabajos de arquitectura hidráulica<sup>12</sup>, pretendiendo llevar agua a Lorca (tanto desde la rambla del Chorrillo como desde la rambla de Cerdá o la de Zarzadilla) y, por ello, señalaba cómo las aguas de los Campos de Lorca debían destinarse únicamente a regar los campos de Serrata. Como consecuencia de ello proyectó, próxima a Lorca, una nueva población: concebida desde la ordenación de la huerta; su tamaño se definía por el número de fanegas que podían regarse y, por lo mismo, la superficie de la tierra quedaba determinada por la cantidad de agua que pudiera fluir «... que son de mucha consideración, porque habiéndose medido el agua perenne y hallándose 32.250 pies cúbicos en cada 24 horas, se colige que puedan regar cinco fanegas de tierra cada día y al año 600 fanegadas con tres riegos cada una... Por consiguiente juzgo verosímil que se formará dentro de dos años una población de 200 vecinos, para lo cual convendrá señalar la situación y dejarles una fuente de agua



Plano de la villa y castillo de Aguilas. s.f. A.G.S.

dulce que conviene por conducción de la principal»<sup>13</sup>. Entre 1766 y 1772 aparecen, pues, numerosas propuestas sobre cómo comunicar Lorca con Aguilas, organizando allí una nueva población. Escofet trabajará, en esos años, no sólo en estos proyectos sino también en definir el término de Lorca (especificando dónde se encuentran los

9. J. Musso y Fontes: «Historia de los riegos de Lorca de los ríos Castril y Guardal o del canal de Murcia y de los Ojos de Archivel». Murcia, 1847. Ver «Real Cédula a consulta del Consejo, aprobando la propuesta hecha por Pedro Prades para hacer a su costa y a la de su Compañía un canal de riego, navegación... con las aguas de los ríos Castril, Guardal y otros para que se puedan regar... los campos de Lorca, Totana y de demás... Murcia». Promulgada en San Ildefonso el 1 de septiembre de 1774. Impresa en Madrid, 1774. En A.H.N.,

Consejos, leg. 926 existe, además, un plano sobre la propuesta.

10. «Real Cédula declarando nula la expedida en 4 de junio de 1775 a favor de D. Pedro Prades y Compañía, para abrir un canal de navegación». A.H.N., Colección Reales Cédulas, núm. 420.

11. «Resumen del proyecto de D. Sebastián Feringan para el riego de los campos de Lorca, Totana, Cartagena, Murcia y otros y de las ventajas del nuevo proyecto de Boizot, del canal de navegación y riego». 24 de octubre de 1774. S.H.M., Biblioteca Central Militar, Colección Aparici, Mss. 3877, núm. 5.

12. Juan Escofet: «Informe sobre el proyecto de hacer puerto de entrada y salida y doblar el sitio llamado las Aguilas». 20 de diciembre de 1775. S.H.M., Biblioteca Central Militar, Colección Aparici, núm. 5 (3875). En este documento Escofet hacía referencia a otro «Plano general de las obras ejecutadas y proyectadas para la conducción de aguas a la ciudad de Lorca», de 1770 que se encuentra con la misma signatura en el mismo archivo.

13. Juan Escofet: «Plano del término de Lorca, sobre plantío de árboles, fuente y caminos». fechado el 26 de agosto de 1767. A.H.N., Consejos.

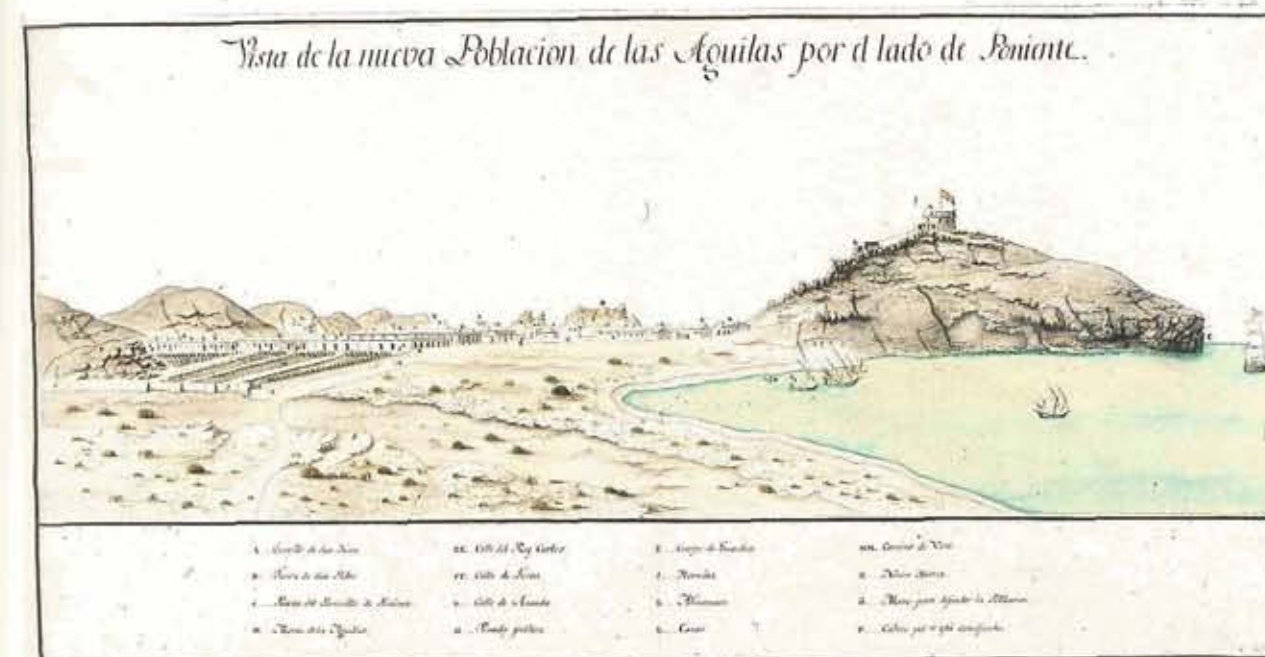


plantíos de árboles, dónde las fuentes y cuáles los caminos) y formula, por otra parte, ideas sobre cómo aprovechar las aguas naturales con vistas a regar con ellas una porción de terreno: señala la necesidad de llevar agua potable desde la Zarzadilla hasta Lorca y, por lo mismo, destaca la conveniencia de reorganizar el puerto de Aguilas. Olvidaba así los proyectos fantásticos que pretendían aprovechar el agua de un río subterráneo, buscado por muchos durante años, llamado Luchena y que debía paliar la falta de caudal del Castril, replanteándose la idea de la salida hacia Cartagena de la riqueza agraria de Lorca, optando por potenciar la nueva población de Aguilas. Gracias a su informe sabemos cómo el proyecto de una nueva población en Aguilas se entiende únicamente desde la presencia de Lorca, siendo preciso concebir, como había ocurrido en 1756, un núcleo urbano aislado resolviendo los problemas que planteaban las 41 leguas que separaban ambas poblaciones. Para ello entendía era necesario hacer frente a cinco problemas que eran: transformar Aguilas de puerto militar a puerto de comercio; construir, a lo largo de la costa, torres que permitieran la defensa de la población; dotar a Aguilas de un gobierno independiente de Lorca; organizar la colonización, dando a cada vecino una parcela de 50 fanegas y, por último, señalaba la conveniencia de realizar ésta con personas que

perteneciesen a la jurisdicción de Lorca y no con extranjeros. La propuesta de Escofet fue aceptada por el Consejo de Castilla, iniciándose las obras que debían dar solución a los tres problemas que Escofet había definido como fundamentales: establecer, en primer lugar, un puerto capaz; facilitar agua a la población, y, por último, resolver las comunicaciones entre Aguilas y Lorca<sup>14</sup>.

Las tres cuestiones fueron estudiadas por Escofet, que fue, a su vez, el ingeniero responsable de los trabajos. Vio, en primer lugar, cómo el fondo del puerto de Aguilas era susceptible, mediante pequeños trabajos, de ser ampliado; organizó un acueducto entre Lorca y Aguilas e inició las obras del camino, proyectando una vía que debía sortear una rambla hasta llegar al denominado puerto de los cartones y, desde allí y en descenso, llegar, a través de la rambla de Mingrano, hasta Aguilas. Tras recibirse el informe del Oidor de la Real Chancillería de Granada, don José Antonio de la Cerda, Aguilas se configuró como salida a la Huerta de Lorca, planteándose la conveniencia de establecer allí un puerto, repoblando la antigua fortaleza «... en los confines de los reinos de Murcia y Granada». Retomando lo anteriormente expuesto entiendo que la opinión de Escofet sobre Aguilas era importante; ante él surgía una ciudad-fortaleza que no había tenido desarrollo alguno, y donde existían restos no

14. Juan Escofet: «Informe sobre el proyecto de hacer puerto de entrada y salida y doblar el sitio llamado las Aguilas», 20 de diciembre de 1775. S.H.M., Biblioteca Central Militar, Colección Aparici, núm. 5, (3875), pág. 4.



Vista de la Nueva Población de Aguilas. 1766. B.N.



sólo de poblaciones anteriores, sino, incluso, de culturas antiguas «... los vestigios y fragmentos que se han descubierto con las excavaciones hechas a la inmediación y orilla del mar del puerto de Aguilas manifiestan, con evidencia, que su situación fue grande población de los antiguos y por las monedas y lápidas halladas en la misma se colige que los romanos las poseyeron después de los fenicios, éstos y sus descendientes los cartagineses enseñaron con su ejemplo a las demás naciones las ventajas que pueden sacarse del comercio marítimo y el modo de elegir las mejores situaciones que la naturaleza dispuso para formarla con la seguridad de las naves en los puertos del Mediterráneo, pues fueron los mejores fundadores antes Cartago, Cádiz y Cartagena, cuyos vestigios de obras bien situadas y entendidas han servido de modelos a los siglos subsiguientes, para las mejoras que se han ejecutado en los adelantamientos de la Marina»<sup>15</sup>.

El puerto de Aguilas continuaba Escofet, había sido elegido por su situación idónea para ser refugio de embarcaciones que no podían resguardarse a lo largo de la costa, entre Cartagena y el estrecho; entendía que aire, agua y tierra eran los parámetros que debían caracterizar un buen puerto y señalaba, respecto a cada uno de ellos, cómo el *aire* determina que la entrada estuviese orientada de tal forma que las embarcaciones pudiesen entrar y salir

15. La decisión de escuchar el informe del Oidor de la Chancillería de Granada la tomó la Real Cámara de Castilla, en acuerdo de 9 de marzo de 1773. Ver nota anterior, pág. 9.

fácilmente, con la mayor parte de los vientos posibles; el *agua* repercutía por cuanto la profundidad de calado en el puerto significaba un fácil acceso de grandes embarcaciones, sin que existiesen corrientes peligrosas en las proximidades por último *tierra* significaba entender el puerto desde la costa, señalando cómo los accidentes geográficos debían guarnecer a las embarcaciones de vientos y huracanes. Estas tres, concluía, se daban en el puerto de Aguilas. Analizaba el estado del fondo del puerto, destacando, sin embargo, el hecho perjudicial de la desembocadura de la Rambla y apuntaba la conveniencia de realizar obras que rompiesen el Monte que dividía el puerto de Aguilas del de Hornillo, conforme a lo indicado en el plano; pretendía entonces organizar un dique antes de llegar al desmonte, con vistas a sostener las aguas de la otra Rambla y obligarlas a desaguar en el Puerto del Hornillo. Además, comentaba, el Monte del Castillo, que resguardaba al puerto de Aguilas de los vientos de mediodía y poniente, guarnecía también a algunas pequeñas embarcaciones que acostumbraban a fondear entre dicho Monte y la playa subsiguiente. Para promover el comercio de Aguilas, y, por tanto, su fácil desarrollo, entendía que era necesario procurar seguridad, comodidad y fácil subsistencia a los pobladores: lo primero se lograría abasteciendo a las defensas de la población de municiones,



Plano que demuestra el monte de las Aguilas y puerto o abrigo que se forma. 1784. S.G.E.



disponiendo la conservación de las ureñas del Castillo y renovando lo que ya era antigua fortificación del Peñón del Fraile; para la *comodidad*, destacaba la necesidad de componer el camino, abriendo de nuevo una porción del mismo hasta el poniente de la boquera y dirigiéndole, por el barranco llamado de la Cueva, hasta lo alto del puerto; por último, para la *fácil subsistencia* de los habitantes destacaba cómo era indispensable conducir agua potable a la nueva población, pudiendo suministrarse la misma tanto para las embarcaciones como para los habitantes. En este sentido señalaba cómo, además del agua, era también necesario repartir las tierras que estaban sin roturar, inmediatas a la población, otorgándolas a aquellos nuevos vecinos que quisiesen cultivarlas para viñas, olivares y campos «... en las costas marítimas, al modo que en Cataluña, pescadores y marineros tienen cada uno su pedazo de tierra para trabajarla en los días que está alborotado el mar, o los intervalos de sus viajes, cuyas cosechas —aunque cortas— les ayudan mucho en la subsistencia de sus familias». Destacaba, además, la conveniencia de distribuir el terreno de Aguilas entre los nuevos pobladores con la condición que éstos plantasen olivos, algarrobos y viñas, animándolos entonces a este trabajo.

creación de una nueva población en Aguilas. Desde esa fecha, como he señalado, y hasta 1772 la discusión que se define es básicamente administrativa, puesto que será tan sólo en ese año cuando Mateo Vodopić<sup>16</sup>, Coronel de Ingenieros, proyecte el plano de la nueva población. Sin una trama específica, sin un programa definido, el nuevo centro urbano se concibe desde la voluntad de agrupar edificaciones, apareciendo en la propuesta 13 grupos de edificios, diez más, por tanto, de los que habían aparecido en el proyecto de 1756 sin que exista en el plano una cartela o explicación que defina el mismo, debiendo entonces destacar lo que aparece en el diseño.

El proyecto de 1772 define una trama ortogonal, formada por cinco grandes manzanas rectangulares y otras más que engloba uno de los cerros que limitan por el norte, el espacio llano en el que se va a asentar la población «... ésta tiene como límite: al levante, el embarcadero o puerto; al poniente, una sinuosa rambla; al norte, una serie de alturas, entre las que destacan los Cabezos, de los Aracranes, el conocido más tarde como "de la Fuente", por la que a su media ladera se instala y el de las Asperillas; al sur, el monte de las Aguilas o del castillo, así como el puerto de poniente que cierra el perímetro». Se entiende que Aguilas debe extenderse alcanzando las alturas del monte, por el norte y el sur, como lo

señalan las alineaciones abiertas, sucediendo lo mismo a poniente; a levante, unas pequeñas manzanas cierran el espacio a edificar, incluyendo en ellas los edificios ya existentes cuando se elaboró el proyecto. En el trazado aparece una plaza central, señalada en el plano con la letra R, definiéndose nueve calles principales, existiendo otras más cortas sin rotulación. La principal se dedica a Carlos III; además existe una plaza irregular, apoyada en el cerro del castillo, en la que, como edificio exento, se proyecta la iglesia. Una línea marcada en el plano, a media ladera del monte de las Aguilas, establece el límite de la población hacia el castillo, zona que se concibe ya como de uso militar. Entiendo que existe un tema interesante en el trazado de 1772 y es la voluntad por supeditar el diseño urbano a la realidad existente; así, las manzanas no son perfectamente rectangulares, debido a su adaptación a la realidad topográfica, como sucede en la actual calle del Conde de Aranda, entre su arranque en la Plaza de España y el punto donde finaliza: por ello debió seguirse la línea de fachada del edificio que en el plano aparece señalado con la letra K y por esta causa, y también por seguir la línea del edificio, la actual Plaza de España tampoco tiene una traza regular. Se produjeron modificaciones en el trazado ortogonal por la presencia de algunos edificios (por ejemplo,

el señalado con la letra L) que obligó a la calle en donde se sitúa a formar un ángulo excesivamente abierto, al igual que sucedió con otra construcción (G) que obligó a desviar la calle que, desde la plaza, terminaba frente a la ermita del grupo F. El proyecto de la nueva población de Aguilas de 1772 no se realizará debido, sobre todo, al fracaso de la empresa del canal de Murcia. Desde 1774<sup>17</sup> comenzarán a aparecer estudios sobre la nueva población, existirán informes sobre la voluntad de hacer del puerto de Aguilas un lugar de entrada y salida, y, en 1787<sup>18</sup>, se concibe, por parte de Jerónimo Martínez de Lara un dibujo en el cual se expresa la propuesta de nueva población. Sin embargo, la realidad es que al haber cambiado el programa, la propuesta de nueva población en Aguilas quedará reducida a un sueño no realizado y, por ello, el proyecto se desvanece desde esos momentos. Proyecto donde el trazado formal carece de interés, entiendo que lo destacable de la propuesta de Aguilas es definir una población valorada como punto avanzado de Lorca y donde los trabajos de infraestructura (definición del puerto, camino y acueducto) dominan en interés frente al diseño de la nueva comunidad.

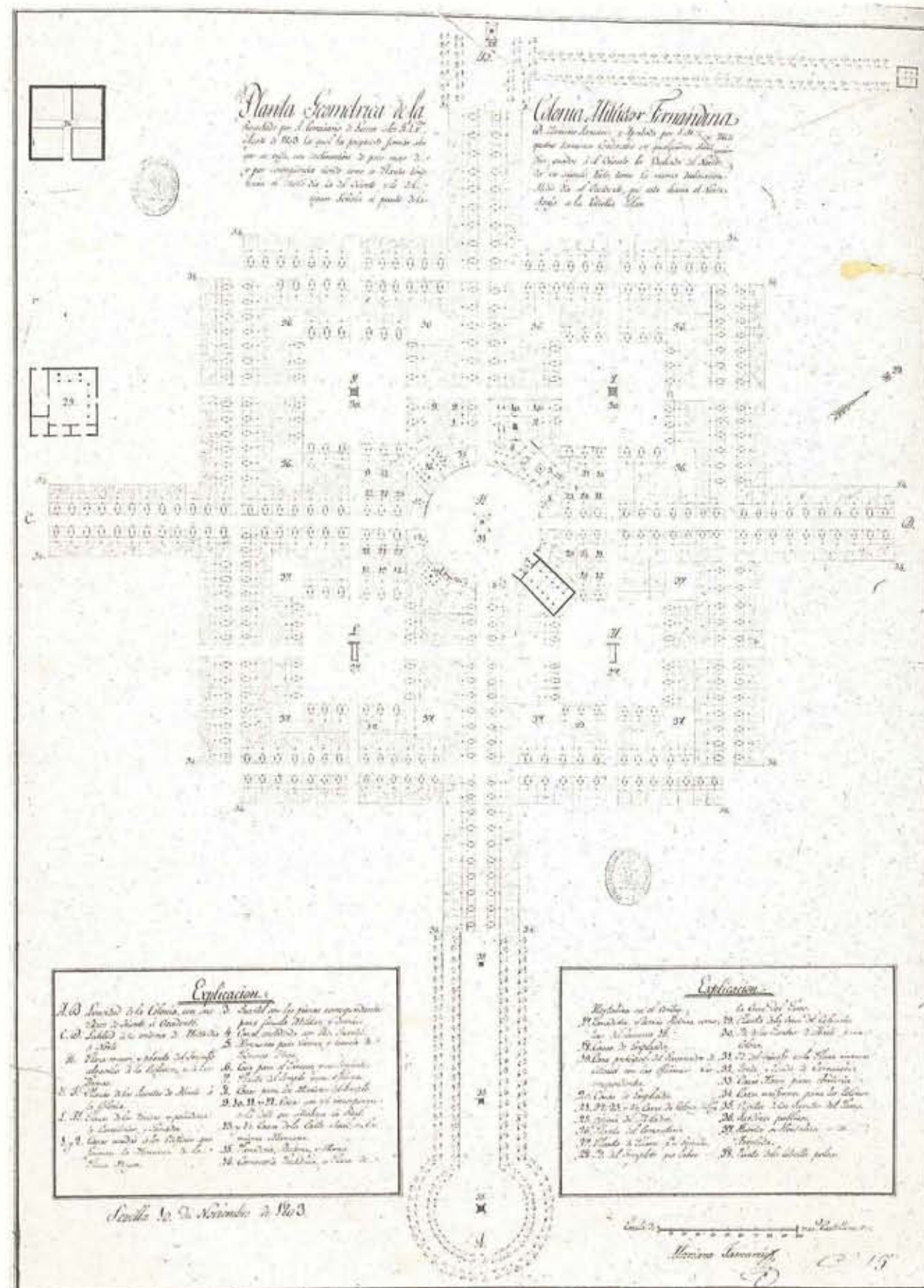
16. Ver nota 3.

17. «Plano de costa que comprende desde el Puerto de Aguilas hasta Torre Horadada donde se manifiestan las Torres que están construidas en su extensión y en las que se proyectan,» 31 de diciembre de 1774. A.G.S., M.P. y D. XXVII-16, G.M., Leg. 3611.

18. Jerónimo Martínez de Lara: «Plano de una parte de costa marítima de la ciudad de Lorca... en el cual se manifiesta la nueva población y puerto de las Aguilas, nuevo orden de sus edificios con la extensión, figura, naturaleza y fondeadero del puerto de Levante,» 1787. A.M.N., XLIX-17, ant. XLII-12. Sabemos que distintos proyectos se continuaron sobre Lorca: así, por ejemplo, el plano de la iglesia de San Patricio que Juan Escofet había proyectado en 1776 (A.H.N., Consejos, M.P. y D., 60) pasará, años

más tarde, a la Academia de San Fernando, (Comisión de Arquitectura núm. 115, Junta de 24 de diciembre de 1794) por las cuales se señalaba que Lorenzo Alonso revisase las reformas necesarias en el «lenguaje formal» de la iglesia: era necesario, en concreto, modificar la situación del arco que se encontraba sobre las puertas de Sacristía y Torre.





Planta geométrica de la colonia militar Fernandina. Mariano Tamariz. 1803. S.H.M.

## El proyecto de Mariano Tamariz para una ciudad militar: la colonia Fernandina en las inmediaciones de Sevilla

La propuesta de una colonización particular en las márgenes del Guadalquivir: la nueva población «Fernandina» para antiguos soldados

La propuesta del Canal de Andalucía que concibiera Carlos Lemaur, pretendiendo unir el Canal de Castilla y el de Guadarrama con el sur del país (haciéndole atravesar la Mancha y alcanzando Sierra Morena, tras pasar Despeñaperros), significaba retomar una larga problemática esbozada ya en los tiempos de Fernando VI, cuando se propuso poner en comunicación Córdoba, a través del río, con Sevilla: en este sentido el proyecto de Lemaur (como he comentado en capítulo anterior) incidía sobre la necesidad de hacer llegar el canal hasta Andújar, abrir las Vegas del Guadalquivir y del Genil y comunicar entonces Córdoba con Granada y Sevilla<sup>1</sup>. Ulloa, al informar sobre el plan de Lemaur, destacaba cómo tiempo atrás tan sólo las primeras leguas de las 24 que distaba Sevilla de Córdoba, siguiendo el curso del Guadalquivir, eran navegables (aunque con trabajo, debido a los obstáculos) a pesar de existir una Real Cédula de 1626 por la cual Felipe IV demostraba su voluntad por efectuar obras en el río<sup>2</sup>: por ello valoraba favorablemente el proyecto de Lemaur y apuntaba la conveniencia de iniciar trabajos sobre la vega del Guadalquivir y del Genil que transformasen, al colonizar, las márgenes

de aquellos ríos. A partir esta idea redactarán, tanto a lo largo del siglo XVIII como a comienzos del XIX, numerosas propuestas con vistas no sólo a ordenar la navegación sino y, sobre todo, a colonizar las márgenes del río. En 1805 la Compañía del Guadalquivir propuso habilitar fluvialmente esta vía y para ello ofrecía eliminar los bajos; rectificar los tornos; construir malecones, espigones; plantar árboles en los terrenos que les pertenecían... pero, tras examinar todas las circunstancias, hechas las nivelaciones y calculadas las obras que sería preciso efectuar para que el proyecto fuese ventajoso, reconocía «... que sería menos inconveniente, costaría menos y sería de mayor utilidad» la apertura, paralela al Guadalquivir, de un canal lateral de riego y navegación<sup>3</sup>. Retomando la idea, en agosto de 1815 la Compañía de Navegación del Guadalquivir presentó un «Prospecto del Plan» en el que detallaba cómo un canal de navegación en el Guadalquivir cambiaría la economía de la zona señalando, además, la necesidad de fundar, en las márgenes del río, un conjunto de nuevas poblaciones. La idea arrancaba, decía el «Memorial», de un informe realizado por Luis María de Salazar junto con el capitán de navío de la Armada, Pedro Briarly con vistas a organizar un plan que pretendiera no sólo emprender obras «... para liberar a Sevilla de sus furiosas avenidas, sino que se

1. «Propuesta de ley que hace S. M. a las Cortes sobre Caminos y Canales del Reyno, mandada imprimir de orden de las Cortes. Con los oficios del Secretario de Estado y el Despacho de la Gobernación de la Península; y juntamente con la memoria de la Comisión de Caminos y Canales», Madrid, 1820, pág. VII. Ver, en el mismo sentido «Instancia de don Pablo Tournier, comerciante de Tortosa, al Conde de Aranda, pidiendo le comunique al Rey haber conseguido de una compañía de Amsterdam el préstamo y

el dinero necesario para la construcción del Canal de Riego y navegación proyectado en Andalucía por el Coronel don Carlos Lemaur», París, 4 de abril de 1778. A.H.N., Estado, leg. 3.000, núm. 18.

2. Manuel Colmeiro: *Historia de la economía política*, Madrid, 1965, t. II, pág. 882.

3. «Proyecto de ley...», op.cit., pág. 42.



dedique a facilitar más y más la navegación desde el mar a esta capital y continuarla desde aquí a Córdoba o más arriba; a poblar las orillas y marismas que convengan con gente laboriosa; fomentar la agricultura y plantaciones; crear una Marina carbonera que sea el semillero de la mercante por medio de la explotación según arte de minería de las minas de carbón de piedra de Villanueva del Río». Además, la Compañía se comprometía a hacer el «... famoso corte del torno del borrego, cegando el brazo del Este y preparando, si fuese posible, el hacer la misma operación con el del Oeste, para dirigir con el tiempo todas las aguas por un solo canal»<sup>4</sup>. Se proponía eliminar los obstáculos que existiesen entre Sevilla y Córdoba; enlazar el curso del río, para evitar estragos; organizar plantaciones en sus márgenes, para asegurar las propiedades; establecer un pasaje entre Cádiz y Córdoba, manteniendo barcos y asumiendo labores de dragado del mismo mediante pontones; complementariamente se comprometía, además, a conducir las sales, propiedad del Rey, desde Sevilla, o desde las salinas, hasta Alcalá o Córdoba; trasladar los pertrechos militares y efectos públicos; iniciar la explotación del carbón de piedra del llano del río y fundar todas aquellas nuevas poblaciones que conviniese y proponiendo, a su cuenta, hacer venir a España los

colonos necesarios para hacer poblar los terrenos no cultivados que le pertenecían. El Rey aprobó el proyecto, mediante resolución, introduciendo sólo pequeñas modificaciones en la propuesta de la Compañía: al especificar que los colonos «... debían ser irlandeses católicos, para poblar todos los terrenos incultos de las referidas marismas». La repercusión que pudo tener este proyecto fue analizada por Alzola<sup>5</sup>: el canal debía regar 394.000 fanegas de tierra, cuyo valor en secano quedaba estipulado, a razón de 700 reales, en 275 millones de reales. Sin embargo, la iniciativa privada no encontró los caudales necesarios para desarrollar la propuesta si bien existieron, paralelamente, otras ideas para abrir la comunicación del Guadalquivir con el Guadalete, pasando por las marismas de Lebrija y Jerez «... en las islas y marismas del Guadalquivir se puede fundar una nueva Holanda, toda cruzada de pequeños canales a través de ellos para comunicarse los pueblos y establecimientos entre sí, y con el Guadalquivir, y construyendo pequeños diques y malecones donde conviniese. Mas, considerando el clima y sus exquisitas producciones privativas sería, por así decirlo, una Holanda oriental»<sup>6</sup>. Todos estos proyectos retomaban, en realidad, una propuesta anterior formulada, en 1803, por Mariano Tamariz, socio de la Real Sociedad Económica

matritense de Amigos del País, quien había proyectado organizar en aquellas tierras una colonia, con el *sobrenombre* de Fernandina. Gracias al expediente que, sobre el proyecto, existe en el Archivo Histórico Nacional, sabemos cuál fue la pretensión de Tamariz: en su opinión, era preciso que «... los hombres nos desprendamos de egoísmo» con objeto de contribuir a la prosperidad de la Patria. Entendía entonces que debían ser los particulares quienes pusiesen, a disposición del Estado, sus medios económicos con vistas a hacer renacer España, dado que decía, «...ninguna empresa es difícil cuando hay fondos disponibles». Consciente que durante el reinado de Carlos III se habían llevado a cabo importantes proyectos de ordenación del territorio (Canal de Aragón, Canal de Tauste, colonización de Sierra Morena...) y que, en los primeros años del siglo XIX, las rentas de la Corona apenas alcanzan para cubrir las más imperiosas obligaciones «... formé el plan de formar una colonia militar fernandina, en el año 1803, para recompensar sólidamente a los soldados beneméritos y tuve la honra de dedicarle, en aquella época, al Rey Ntro. Sr. D. Fernando VII, siendo Príncipe de Asturias, el nombre de la colonia»<sup>7</sup>. Por ello Tamariz presentó, en agosto de 1803, un proyecto que sería retomado, literalmente, en 1814, fecha en que presenta un *Memorial*. Por fortuna

tanto el plano de 1803 como el *Memorial* se encuentran en Archivos y entiendo que interesa estudiar la propuesta. Tras su generoso ofrecimiento, por Real Orden, el Ministerio de Guerra aceptaba, en diciembre de 1804, la idea y, cinco años más tarde, en abril de 1809, se dictaba, por la Junta General Central, otra Real Orden ratificando lo anterior. Su propuesta se desarrolla paralelamente en el tiempo tanto a la idea presentada por la Compañía del Guadalquivir como a los avatares que sufre la intervención francesa, cuando el invasor quiso organizar la navegación por el río. Había sucedido, sin embargo, que en 1803, y analizando la posibilidad de llevar a cabo el proyecto, el Consejo había pedido informe a Jovellanos, señalando éste cómo para colonizar la zona situada frente a Bonanza, en la playa de Sanlúcar de Barrameda, era necesario desecar previamente las marismas, por lo cual proponía se encargase la dirección del proyecto a Tomás González de Carvajal (debido a su experiencia como Intendente de Sierra Morena) y aconsejando, además, el nombramiento de un ingeniero hidráulico de la Marina que supervisase el desarrollo del mismo<sup>8</sup>. En la propuesta de nueva población que concibe Tamariz existe una interesante contradicción: en teoría formula su idea criticando el «egoísmo de los particulares» pero, al tiempo, define un proyecto de

4. «Prospecto del Plan y Compañía de Navegación del Guadalquivir», s.a., s.f., un ejemplar del mismo se encuentra en la Biblioteca Nacional de Madrid, sig. V/C.10.017.39. Ver pág. 5. Sobre el mismo tema ver A. Briarly: «Observaciones sobre la posibilidad y necesidad de mejorar la navegación del río Guadalquivir», 1814, es un manuscrito que se encuentra en la colección Documental del Fraile, (S.H.M.) vol. 393, pág. 106; igualmente F. Carraz: «Observaciones sobre la naturaleza y propiedades de

los ríos contralidos al Guadalquivir», Sevilla, 1803. Colección del Fraile, vol. 434, pág. 70; existe un manuscrito de S. Perosini: «Memoria sobre la historia actual del río Guadalquivir, modo de facilitar y asegurar la navegación desde el mar hasta Sevilla, y precaverla de los daños que padecen las inundaciones», Madrid, 29 de julio de 1786. Se encuentra en la British Library, núm. 1122. Tras estos documentos J.A. de Larrañendi publicó su: «Informe y proyecto de un canal de navegación y riego

desde Sevilla a Córdoba», que fue aprobado por el Rey el 28 de febrero de 1819, y publicado en Madrid en 1820. Ver también, en el Servicio Histórico Militar, col. Documental del Fraile, vol. 806, pág. 200. Sobre las obras del muelle nuevo Alzola señala (*Historia de las Obras Públicas en España*), pág. 355, cómo «... el Consulado de Sevilla emprendió el 29 de septiembre de 1794 la corta del torno de Merlina para mejorar la navegación del Guadalquivir. Dirigió la obra D. Scipión, siendo su coste de

1.200.000 reales, y no sólo produjo la ventaja que sus autores se propusieron, sino que influyó ventajosamente en todo el cauce al facilitar la transmisión de mareas. En 1806 ejecutó otra corta, más importante, la del canal fernandino, de 1.600 m. de longitud, en la que se ocuparon de dos a tres mil hombres, importando los gastos 2.800.000 reales». Cita en este sentido, el texto de Canuto Corroza: *Proyecto para mejorar la navegación del río Guadalquivir*.

5. P. Alzola: *Historia de las obras públicas en España*, op. cit., pág. 353. La memoria del proyecto fue publicada en el «*Diario de Cádiz*», del 26 de diciembre de 1818 y en ella se comenta cómo dicho caudal habría de multiplicarse, rápidamente, evaluando «... en 536 millones el importe de la cosecha de trigo cuando quedasen fertilizadas las tierras con el riego y contenía el estudio otras fuentes no menos galanas».

6. Proyecto de ley..., op. cit., pág. 56.

7. A.H.N., Consejos, leg. 4047, núm. 11, «Expediente solicitando el establecimiento de una colonia con el *sobrenombre de Fernandina, promovido por don Mariano Tamariz*». En el «*Proyecto de Ley...*», op. cit., pág. 49 se señala cómo «... cada legua del canal que tiene obras multiplicadas, difíciles y costosísimas, como son postes de río, puente-canales y otras, según el cálculo detallado que se ha hecho de ella sale una con otra a tres millones, pues siendo la longitud total de unas 24 leguas, está regulado todo en unos 72

millones. Ahora, si las 70 leguas las regulamos al precio que ha costado el Canal de Castilla en sus quince primeras leguas, resultan 140 millones y si la regulamos según el dato del Guadalquivir, 210 millones.»

8. A.H.N., Gobernación, leg. 327.



nueva población que lejos de mostrar una ciudad-territorio (sujeta a la voluntad por ordenar el territorio y crear riqueza) establece, por el contrario una ciudad militar, con un orden jerárquico diferente al existente en la sociedad civil. Por la fecha, 1803, y, sobre todo, gracias al plano que se encuentra en el Servicio Histórico Militar<sup>9</sup>. Tamariz tuvo que conocer las propuestas napoleónicas que se definieron en aquellos años para ciudades de nueva población y, sobre todo, tenía unos conocimientos de castramentación muy superiores a los que hubieran adquirido los ingenieros militares

que contasen tan sólo con el texto de Vicente Ferraz<sup>10</sup>, «*Tratado de Castramentación o arte de campar, dispuesto para el uso de las Reales Escuelas Militares, del cargo del Real Cuerpo de Ingenieros*,» publicado en 1800, que se ajustaba más a una visión de la castramentación, donde el campamento se entendía desde la táctica militar (la capacidad de las tropas en desplazarse en orden, en un corto espacio de tiempo) y no desde la voluntad por establecer una nueva población<sup>11</sup>.

En su *Memoria* Tamariz señalaba cómo, con su proyecto, perseguía no ya la sociedad militar sino, por el contrario, una «... donde reine el amor de la patria... brotará la felicidad dentro de las manos de los hombres; los campos florecerán; las poblaciones serán brillantes. Se multiplicarán las generaciones.

No habrá tierra sin cultivador, familia sin patrimonio, arte que se ignore, no habrá oficio que se descuide. Los caminos hormigearán con el comercio. Rebosarán hacia los puertos las obras del trabajo nacional y, trasladadas a los confines más remotos, recibirán a la patria en nueva y duplicadas riquezas, que derramándose por las mismas manos que la engendraron, volverán a ellas para dar continuo aumento de su fecundidad.» Si desconcertante es el texto que presenta entiendo que, aún más, es contraponer la idea de la nueva población con el trazado de ciudad militar: «... la cultura de las tierras es el punto de Economía más recomendable, razón por la que es muy preciso tener consideración con los labradores, como que son los que sostienen al Estado». Además, señalaba, «... esta colonia debe ser un Pueblo Agricultor donde ciertamente prosperará la industria si se le prestan los auxilios convenientes».

Pretendía que, de acuerdo con el fuero de otras nuevas poblaciones, se concibiesen exenciones fiscales para pobladores, se entregase, además, 24

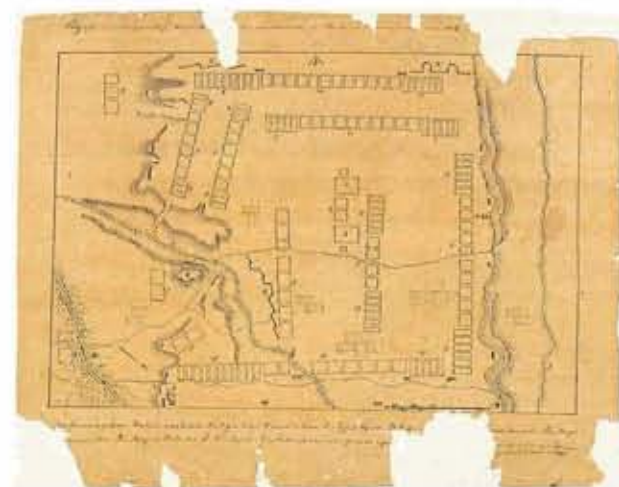
fanegas de tierra a cultivar para cada uno, así como otro tanto para plantar árboles, otorgándoles a cada familia el disfrute de una casa y ayuda económica para comprar las primeras herramientas, junto con una yunta. Además, señalaba la necesidad de facilitar las primeras simientes. Todo ello parece retomado, casi literalmente, de la propuesta de *Fueros de las Nuevas Poblaciones* aunque no existe ya, como he señalado, ni la voluntad por ordenar el territorio que había surgido en la colonización de Sierra Morena y Nueva Andalucía ni se supedita tampoco el trazado (y, por tanto, tamaño) de la población a las actividades de la zona<sup>12</sup>.

Tamariz valoraba su nueva población desde los supuestos de un campamento militar: señalaba cómo a la cabeza de la colonia debía establecerse un Gobernador, auxiliado por un Asesor, dos ayudantes y un escribano; en la colonia existiría, además, un destacamento de tropa mandado por un oficial y semanalmente se celebraría una Junta presidida por el Gobernador, integrada por el párroco, oficial del ejército, ayudantes, asesores y director de la Escuela Militar, quedando encargada ésta del gobierno y hacienda de la colonia. Repitiendo el modelo de las ciudades napoleónicas de esos años, y entiendo que tanto en este caso como en el estudio de la reconstrucción de San Sebastián es preciso establecer una relación entre los dibujos de J.J. Moll que publicó primero G. Teyssot y, posteriormente, Werner Oechslin, comentando el «*Cabiers*» «*Contenant six Differentes parties des Plans de Ville avec le Moyan de Varier les places qui se trouvent dans les Centres, de plus de carante Manieres Differentes. Suivi d'un Imprimant qui Contient le détail de la forme générale et particuliere de chaque Objet ainsi que le Moyan de reunir se Differentes parties pour un faire des Villes, de talles formes et grandex que l'on jugue a propos*»<sup>13</sup>.

Si Teyssot analizaba la situación del territorio y el programa, y Oechslin estudiaba el trazado y señalaba cómo en aquellos dibujos aparecía un conjunto de equipamientos (Demeures, quartiers, palais, hotels, fontaines o galleries) algunos de estos se encuentran en la propuesta de Tamariz: en este sentido una posible influencia entre la *Napoleónville* en las ciudades españolas pre-napoleónicas deberíamos analizarlo a través de la propuesta de ciudad fernandina.

Como ocurre en San Sebastián, la ciudad se concibe cerrada, limitada por un entorno claramente definido. Compuesta por dos ejes ortogonales que señalan, en su cruce, el punto donde se sitúa la plaza Mayor central, donde se organiza el centro de la población, existen también, en la colonia, otras plazas cuadradas, equidistantes del centro, de igual modo que se organizan ejes secundarios frente a los principales, disponiéndose jardines en las esquinas de las plazas y alamedas en la entrada de población. En la plaza central se sitúan, como sucederá más tarde en San Sebastián, las instituciones de la colonia: se dispone la iglesia, la residencia del Gobierno, el Cuartel, la Escuela Militar... mientras que, por el contrario, las viviendas de colonos (retomando los estudios sobre modulación de las mismas que habíamos visto en los proyectos de Sierra Morena) se organizan ahora en torno a los dos ejes o en las plazas cuadradas.

Entiendo que la propuesta es contradictoria, por cuanto que, por una parte, asume una problemática importante como es la voluntad de potenciar la riqueza del Guadalquivir mientras que, al mismo tiempo adopta el trazado formal definido por Moll para las ciudades napoleónicas, ofreciendo una imagen de ciudad que poco o nada tiene que ver con las necesidades de la zona.



Esquema de un cuartel en Alcalá de Henares. 1808. S.G.E.

9. Mariano Tamariz: «*Planta geométrica de la colonia militar Fernandina*», S.I.M., sig. 2702-014/161/161; NM 11-22/2702; 3-4-18/2707. Es un plano de dimensiones

79 x 58 cm., fechado en 1803.  
10. Vicente Ferraz: «*Tratado de Castramentación o arte de Campar, dispuesto para el uso de las Reales Escuelas*

*Militares, del cargo del Real Cuerpo de Ingenieros*», Madrid, 1800.

11. Después de lo expuesto interesa contrastar tanto el

plano de Tamariz o cualquiera de los dibujos que ofrece Ferraz con un proyecto que ofrece Ildefonso José Riva: «*Proyecto de un campamento para 100.000*

*hombres en las inmediaciones de Alcalá de Henares*», que se encuentra en el Servicio Geográfico del Ejército (sig. AE T8/C3/159) donde parece evidente que Riva no

conocía los proyectos franceses de la época.

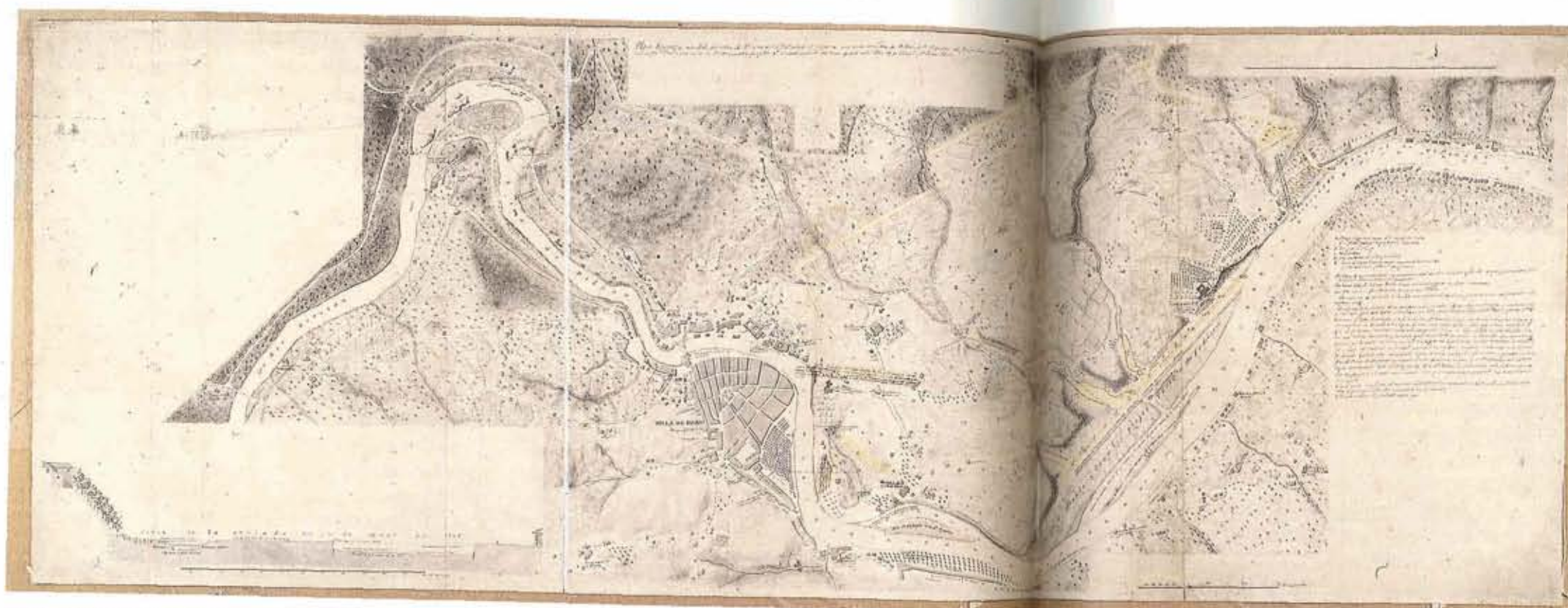
12. Ver nota 7, A.H.N., Consejos, leg. 4047, núm. 11.

13. El proyecto de J.J. Moll fue estudiado primero por P. Morachiello y G. Teyssot en su artículo: «*Città di stato. La colonizzazione del territorio nell' primo Impero*», en «*lotus*»,

24, págs. 24-40. Posteriormente W. Oechslin en su trabajo *J.J. Molls Napoleónville als «irdisches Paradies»*, en *Daidalos*, núm. 7, marzo 1983, págs. 44-55. Ver nota 23.



## El puerto de la Paz, en las inmediaciones de Bilbao



Plano topográfico de los alrededores de Bilbao, mandado levantar en 1806. S.G.E.

Es sabido la importancia que, en los últimos años del siglo XVIII, tuvieron las ciudades del litoral español: como consecuencia de ello se efectuaron importantes transformaciones en sus puertos y, señala Alzola<sup>1</sup> el muelle de Tarragona pasó de tener, en 1786, 140 varas a contar, 13 años más tarde, con casi 1.600; se hicieron importantes reformas en el puerto de Coruña, consecuencia del proyecto redactado en 1791 por Giannini<sup>2</sup>; el puerto de Barcelona adelantó poco en los últimos años del siglo, debido sin duda a los importantes trabajos realizados entre 1770 y 1780<sup>3</sup>; el de Gijón quedaba terminado en aquella época y el de Santander adquiría, como he señalado anteriormente, singular importancia entre 1785 a 1788<sup>4</sup>, realizándose en el Grao de Valencia trabajos tanto para organizar una *hermosa carretera* como para abrir un canal desde el huerto hasta los arrabales<sup>5</sup>. Sin embargo, Alzola, en su estudio, apunta cómo el proyecto más importante que se llevó a cabo en estos años fue el de Bilbao «... en los 9 primeros años del reinado de Carlos IV continuaron las importantes obras de encauzamiento en la ría de Bilbao, ejecutándose muchas reparaciones en los muelles que, por no estar contruidos con la debida solidez a causa del atraso de la ingeniería, experimentaban continuos deterioros. En 1797 emprendió el Consulado el dique de piedra de las canteras de Asfe a los

1. P. Alzola: *Historia de las Obras Públicas en España*, Madrid, 1899, pág. 354. Cita el Diccionario de Madoz, Voz Tarragona.

2. Ibid. Pág. 355. Reseña el trabajo de Celedonio de Uribe: «Reseña de los proyectos de las obras del puerto de Coruña», publicado en «Revista de Obras Públicas», tomo XIV.

3. Ibid., pág. 354. Reseña el estudio de Rafou: «Proyecto de mejora del puerto de Barcelona», capítulo II.

4. Ibid., pág. 355.

5. M. Colmeiro: *Historia de la Economía Política*, Madrid, 1965, pág. 882. Cita el trabajo de Guelda: *Arbitrio para mayor beneficio y utilidad de las sisas de la ciudad de Valencia*.



Arenales de Guecho, presupuestado en 1.453.100 reales de vellón. A propuesta del ingeniero inglés Mr. Greatrex se firmó una escritura, encargando la limpieza de la ría con máquinas y aparatos mediante un cuadro de precios para los trabajos de excavación y transporte».

«El célebre agitador don Bernardo S. de Zamacola consiguió, en nombre del Señorío de Vizcaya, en 1804, autorización para construir en la Vega de San Mamés el puerto de la Paz con una población que habría de levantarse en pugna con Bilbao y su Consulado. Empezó la construcción de las obras, pero los tumultos populares iniciados en las anteiglesias de Abando y de Begoña acabaron con aquel proyecto, basado en las desdichadas rivalidades de las Corporaciones vizcaínas»<sup>6</sup>.

En las inmediaciones de Bilbao se proyectó, pues, una ciudad-puerto que recibió, en homenaje a Godoy, el nombre de Puerto de la Paz. Sabemos que el 7 de abril de 1807 Silvestre Pérez presentaba a la Comisión de Arquitectura de la Academia de San Fernando<sup>7</sup> el diseño de aquella población, siendo aprobada su propuesta por la Comisión. Debido sin duda a ser Silvestre Pérez el Vicesecretario de aquella Comisión (y encargado, por tanto, de redactar el Acta) la nota que figura en la misma es escueta, sin que exista descripción del mismo; sin embargo, y gracias a la amabilidad que tuvo hace años don Manuel Basas (responsable del Archivo Municipal de Bilbao), tenemos noticias sobre la propuesta que concibiera Silvestre Pérez. En una breve, pero importante nota, detallaba el proceso de la construcción de la nueva población. Desde su referencia entiendo que el estudio del Puerto de la Paz, en las inmediaciones de Bilbao, debe plantearse desde una doble perspectiva: por una parte, y como tradicionalmente se ha señalado, desde el enfrentamiento entre el Consulado del Mar

y el Señorío de Vizcaya y, paralelamente, desde el hecho mismo del proyecto, valorando dónde y cómo se propuso la construcción de una gran ciudad alternativa, según reflejaba el propio programa del Señorío, a Bilbao.

En los últimos años del siglo XVIII Bilbao (y, por tanto, su actividad portuaria) significaba para la submeseta septentrional castellana el punto desde el cual partía el comercio hacia Europa, del mismo modo que Santander significaba el punto de partida para el comercio americano. Palacio Atard estudió cómo el gobierno central (que había apoyado el comercio de Santander en el siglo XVIII, no pudiendo negarse por ello que Santander, en su impulso inicial, era consecuencia de aquel Gobierno) apoyó del mismo modo, en los últimos años del siglo las intervenciones en el puerto bilbaíno<sup>8</sup>: excluido éste, en un principio, de la relación de puertos autorizados para el libre comercio, y debiendo limitar su actividad a traficar con América, bien a través de Cádiz o bien a través de Santander o Coruña, puertos habilitados, las nuevas franquicias<sup>9</sup> fueron aprovechadas por los comerciantes bilbaínos que tenían sucursales en estos y otros puertos: si el puerto de Bilbao no tuvo crecimiento físico durante algunos años, no ocurrió lo mismo con la economía de la población: la Villa sacrificó la ventaja del comercio directo con Indias a la conservación de su exención fiscal, comenta Guirard<sup>10</sup>, y este sacrificio resultó a la postre beneficioso, puesto que se estableció así la base de un trato con aquellos países que, posteriormente, daría como resultado importantes lazos comerciales.

Que a finales del siglo XVIII Bilbao presentaba un importante desarrollo económico lo prueban dos hechos: por una parte su población, como estudió en su día Mauleón<sup>11</sup>, se había duplicado en aquellos años y al mismo tiempo, y debido a la actividad del

puerto, sabemos que se redactaron un importante número de ideas para reestructurar la ría, desde Punta Galea hasta el Convento de San Nicolás, organizando nuevas cabezas de muelle que tuvieran como misión contrastar la actividad de otros puertos existentes en el Señorío de Vizcaya<sup>12</sup>.

Bilbao *versus* otros puertos del Señorío, fue una constante de aquellos momentos y, lógicamente, la reacción del Señorío no se hizo esperar. El auge económico de Bilbao repercutió en una destacable actividad arquitectónica: en 1782 el Corregidor pedía licencia para construir, en el antiguo edificio de la iglesia de San Juan, una cárcel pública<sup>13</sup>; la Villa estudiaba, paralelamente, la posibilidad de costear las obras del matadero y del saladero y sabemos también que, en 1785<sup>14</sup>, Alexo de Miranda presentó a la Comisión de Arquitectura de la Academia de San Fernando diferentes proyectos con vistas a edificar nuevos hornos y panaderías dentro del casco, ideas que fueron aceptadas por la Corporación<sup>15</sup>. El desarrollo económico de la ciudad, el aumento de comerciantes y profesiones liberales que existen en estos momentos fue importante y entiendo que, en este sentido, se produjo (como sucedía en el resto de Europa) un cambio en las costumbres: Existe tanto en la Academia de San Fernando como en el Archivo Histórico Nacional un expediente sobre la

construcción de un teatro de representaciones en Bilbao, (propuesta que sufrió distintos avatares y que acabó desarrollando Alexo de Miranda, quien presentaba en junio de 1799 a la Academia<sup>16</sup> planos que fueron aprobados).

La actividad que experimentó la ciudad era similar al desarrollo de las localidades próximas a la Villa. Sabemos que, en aquellos años, existía un importante conjunto de ferrerías antiguas y modernas, con una notable actividad industrial<sup>17</sup>, que precisaban dar salida a sus productos evitando, en lo posible, pagar los impuestos exigidos por el Puerto de Bilbao. Se estableció, en este sentido, una discusión en la que se apuntaba, como primera opción, la construcción de un canal que enlazase Bilbao con Tudela<sup>18</sup>; se pensó, igualmente, en potenciar el tráfico a través del camino de Durango<sup>19</sup> y, por último, se vio la posibilidad de organizar una alternativa al puerto de Bilbao. Y fue esta última opción la que se adoptó estableciéndose, entre las anteiglesias inmediatas (deseosas de ofrecer una alternativa político-comercial al desarrollo de la Villa) y el Consulado del Mar una importante pugna. Laborda estudió, hace algunos años, el papel político que desempeñaron las anteiglesias próximas a Bilbao<sup>20</sup>. Los Ayuntamientos de las ciudades de importancia, en el País Vasco, estaban (como explicaba, en 1786, el Diputado del Común de

6. P. Alzola, *op. cit.*, pág. 356.

7. Academia de San Fernando, Comisión de Arquitectura, núm. 17, 2 de abril de 1807.

8. V. Palacio Atard: *El Comercio de Castilla y el Puerto de Santander en el siglo XVIII*, Madrid, 1960, pág. 190.

9. J. Plaza Prieto: *Estructura económica de España en el siglo XVIII*, Madrid, 1976, pág. 449.

10. T. Guirard Larraudi: *Historia de la Noble Villa de Bilbao*, 1905-1912, t. III, pág. 517.

11. M. Mauleón: *La población de Bilbao en el siglo XVIII*, Valladolid, 1931.

12. Ver J. Villamón Álvarez: «Tensiones en el Municipio de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII», en «Cuadernos de Investigación Histórica», tomo IV, 1980, págs. 153-166. Conviene señalar, además, cómo desde 1734 se habían esbozado importantes proyectos para reorganizar la ría de Bilbao. Ver al respecto «Plano de una porción de la ría de Bilbao desde la punta de la Galea hasta enfrente de

Ziérvana, hasta el convento de San Nicolás», fechado el 7 de octubre de 1734. A.G.S., M.P. y D., III-18, Guerra Moderna, leg. 3.600. Igualmente existe otro plano de Jaime de Sicre: «Plano de una porción de la ría de Bilbao», fechado en enero de 1738, siempre en A.G.S., M.P. y D., III-19, Guerra Moderna, leg. 3.600 y, del mismo año y del mismo autor: «Plano del proyecto nuevo de la ría de Bilbao demostrando la caveza del muelle en prosecución del que se está actualmente baziendo y la unión con éste», A.G.S., M.P. y

D., III-19, Guerra Moderna, leg. 3.600. Sobre los puertos del Señorío ver el manuscrito que se encuentra en el Archivo del Museo Naval «Puertos que tiene el Señorío de Vizcaya y provincia de Guipúzcoa, al este de Bilbao, tomando por punto a su puerto de Portugalete», fechado en 1750, Archivo Museo Naval, sig. Manuscritos, Ms. 2.233, Miscelánea. Doc. 3, fols. 4-6.

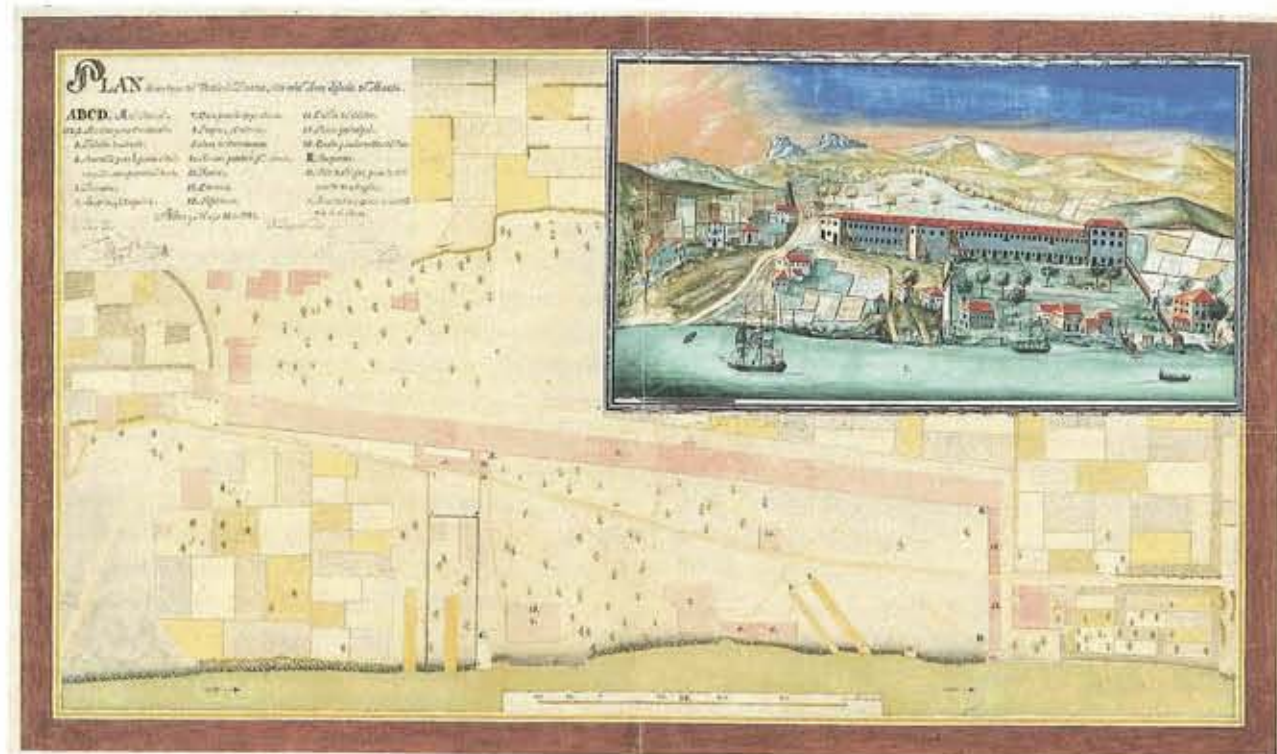
13. «El Corregidor de la Villa de Bilbao pide se conceda licencia para comprar el edificio antiguo de la iglesia

de San Juan, de dicha villa, para construir en él una cárcel pública», 1782. A.H.N., Consejos, 815 (ant. leg. 412), libro 2.683, núm. 2.

14. «La Villa de Bilbao sobre facultad para tomar a censo sobre sus propios la cantidad necesaria para costear la obra del matadero y del saladero», 1785. A.H.N., Consejos, 923 (ant. leg. 464), libro 2.684, núm. 1.

15. Academia de San Fernando. Comisión de Arquitectura, núm. 109, 12 de marzo de 1794.





Plano de un trozo del barrio de Zorroza. 1787. B.N.

16. Academia de San Fernando. Comisión de Arquitectura, núm. 144, 29 de marzo de 1799. Ver, igualmente, la Comisión de 15 de julio de 1799 y Comisión de 7 de julio de 1806. Por último, en Comisión de 5 de noviembre del mismo año se aprobarían los dibujos que presentaron Miranda y Humarán. En el Archivo Histórico Nacional existe, igualmente, importante documentación sobre el tema: ver el expediente relativo al teatro, con documentación entre marzo de 1792 y enero de 1799, que se encuentra en

A.H.N., Diversos, leg. 11.407, núm. 37. Otra documentación, con diferente fecha, aparece siempre en el mismo archivo, misma sección e idéntico legajo 39, 40 y 42.

17. Sobre el comercio del Puerto de Bilbao ver «Correo Mercantil», de 1793, núm. 2.548, págs. 3-10 y 20, 39, 61, 157 y 158; donde da noticias no sólo de la actividad del puerto, sino también de las principales manufacturas en Vizcaya y las herrerías antiguas y modernas existentes.

18. «Utilidad de un canal desde Bilbao a Tudela», 1793, «Correo Mercantil», núm. 2.548, pág. 81.

19. M. A. Larrea Sagarminaga: *Camino de Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bilbao, 1974.

20. J. J. Laborda Martín: «El arranque de un largo protagonismo: la recuperación comercial de Vizcaya a comienzos del siglo XVIII», en «Saioak, Revista de Estudios Vascos», año II, núm. 2, 1978, págs. 136-181. Ver, en concreto, pág. 160.

Bilbao, don Miguel Ibarra) compuestos «... como Spre. subzede de los dos partidos de mayorazgos y comerciantes: estos dos grupos y los notables rurales formaban también las Juntas, en especial en Vizcaya y Guipúzcoa. Aunque sus intereses no eran antagónicos, no siempre concordaban y las fricciones y reproches eran frecuentes»: Fernández Pinello señala, en este sentido, cómo una parte de los notables rurales no veían con agrado el predominio que la villa de Bilbao tomaba sobre el Gobierno del Señorío y el Memorial que envía José de Zabala al Consejo es claro exponente de las acusaciones que, los notables rurales, bajo apariencia de defender a las fogueras pobres, hacían al comercio de la Villa<sup>21</sup>. Preocupada la Villa de Bilbao, fundamentalmente, en el cobro de impuestos, surgió un enfrentamiento entre aquellos que pretendían defender los intereses del Señorío y la voluntad de la Villa por transformarse, asumiendo obras de embellecimiento. Además de las propuestas anteriormente señaladas conviene, por ejemplo, señalar la realización del puente de madera que se concibe desde la Ribera de la Plaza a la parte del convento de San Francisco<sup>22</sup>, o aquella propuesta para dignificar la entrada del paseo del Arenal que Alexo de Miranda concibe en estos momentos y que, evidentemente, serán motivo de rechazo por parte de los componentes del Señorío que ven

cómo el Consulado, para aumentar dichas obras, decide aumentar los impuestos. Por otra parte (y entiendo que ello es igualmente importante) la política del Consulado intenta proyectarse en el Señorío y la opción que propone de aumentar el plantío de árboles repercute en la organización de este último: «... dada la escasez de materiales para la construcción de barcos», Domingo Francisco de Mezcorta propone, en 1795, que se destine, parte del común de los pueblos a la plantación de roble y más adelante será Antonio María de Letona quien señale, del mismo modo, la necesidad de repoblar montes para que así la Marina tuviese madera en abundancia para la construcción de buques, siendo la elaboración del hierro menos costosa en las provincias vascongadas y en Asturias<sup>23</sup>. Por todo ello, y a la vista del resurgir económico del Señorío, y, como consecuencia del enfrentamiento con el Consulado, sabemos que en 1801 el Señorío remite una propuesta para que se efectúen gastos en las gabarras, con vistas, se dice, a evitar así el peligro de inundaciones en las anteiglesias. Y desde una medida que se justifica en sí misma, lo que en realidad aparece, y ello igualmente se apunta, es no tanto «... la pretensión de quitar negocio a Bilbao» como «... buscar independencia en el comercio»<sup>24</sup>. Desde 1781 había aparecido el deseo de organizar un dispositivo comercial paralelo al puerto de

21. Fernández Pinedo: *Crecimiento económico y transformación social en el país vasco*, Madrid, 1974, pág. 443, nota 174.

22. Sobre la construcción del puente de madera ver el memorial que Juan Laurencín y Josef Angel Reacoechea, regidores de la villa de Bilbao, y el Síndico personero de ella, remite memorial sobre «Facultad para construcción de un puente desde la ribera de la plaza a la parte del convento de San Francisco», fechado en 1791. A.H.N., Consejos, 1.460 (ant.

leg. 702), libro 2.685, núm. 2. En realidad la documentación se complementa con todo el proceso de construcción del puente. Ver, en este sentido, Academia de San Fernando. Comisión de Arquitectura, núm. 80, 19 de agosto de 1791; Comisión de Arquitectura núm. 84, 6 de marzo de 1792; Comisión de Arquitectura, núm. 93, 10 de octubre de 1792 y, por último, Comisión de Arquitectura, núm. 94, 3 de noviembre de 1793. La historia del proyecto es sencilla: en un primer momento se había presentado

un diseño que no fue aprobado por la Academia siendo encargado don Manuel Toraya para realizar el mismo. Posteriormente, Alexo de Miranda remitió unos dibujos que no fueron aprobados, haciéndole críticas oralmente al mismo Francisco Sánchez. Tras éstas se presentó de nuevo el proyecto que fue aprobado.

23. Sobre el documento de Domingo Francisco de Mezcorta, de 1795, ver A.H.N., Estado, leg. 2.923, núm. 470; sobre el manuscrito de Antonio María de Letona,

fechado en 1800, ver, igualmente, A.H.N., Estado, leg. 2.932, núm. 11.

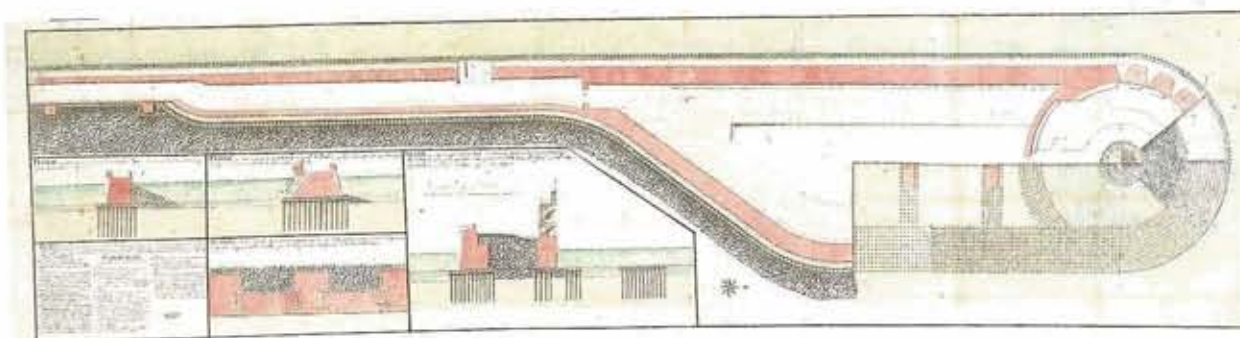
24. Ver el acuerdo general de la Junta del Señorío de 6, 7 y 8 de julio de 1801. Sobre el mismo ver el expediente que se encuentra en A.H.N., Estado, 209 y que corresponde al informe redactado en 1809 por Antonio de Joba sobre la oportunidad o no de continuar con el proyecto del Puerto de la Paz.



Bilbao. En terrenos pertenecientes al Rey, en Zorroza, se proyectó un conjunto de almacenes<sup>25</sup>, disponiéndose en aquel punto unas instalaciones industriales (siguiendo la política de establecer nuevas herrerías, fraguas y hierros de caldera para alquitranes) similares a las existentes en la Villa, transformando en contrapartida el arsenal que todavía existía en Guarnizo. José Antonio de Goicoechea proponía en 1784, con vistas a establecer un comercio directo con América desde Bilbao, cómo, para mantener la exacción fiscal consecuencia de no poder comerciar con Indias, podía aprovecharse para el comercio el paraje de Zorroza, instalándose allí una casa de comercio marítimo, almacenes, casas para construcción, así como carena para paquebotes<sup>26</sup>. Retomando las ideas de 1781 su propuesta consistía en organizar en un terreno perteneciente al Rey un enclave industrial y comercial, paralelo al dispuesto en la Villa, y por ello cuando en el mismo año Francisco de Oleaga proponga organizar el barrio de Zorroza «... sito en la anteiglesia de Abando», aparece ya una primera referencia al deseo de establecer y definir una ciudad alternativa al Bilbao existente<sup>27</sup>. En la misma línea sabemos que, en 1787, James Ord presentaba un proyecto de Arsenal Real en Zorroza, destacando cuál era el espacio existente, apuntando qué terrenos debían comprarse y cómo, todo ello

organizado en la citada anteiglesia de Abando, debía tener como función la definición de una ciudad industrial<sup>28</sup>.

A la vista de estas decisiones, en Junta General del Señorío se adoptó el acuerdo, en julio de 1801, de proponer al Rey la posibilidad de organizar una nueva población, interviniendo en el antiguo arsenal de Zorroza, y definiéndose un Puerto en las inmediaciones de la anteiglesia de Abando. Alexo de Miranda (el mismo que había construido el puente de madera en Bilbao) presentaba al Señorío un plano en el que definía la situación de la anteiglesia de Abando y sus inmediaciones<sup>29</sup> y, sin duda por ello, en 1803, la iglesia en Abando «... situada en el Infantado de Vizcaya sobre la orilla septentrional de la ría llamada de Portugalete, y por consiguiente con la misma barra, la misma entrada y las mismas aguas que la villa de Bilbao; pero a beneficio de su situación topográfica» señalaba que tenía, frente a la Villa, la «... inestimable ventaja de estar libre de las inundaciones de la ría»; por ello el Señorío «... siempre solícito a promover los intereses generales de Vizcaya» elevaba «... a la alta consideración del soberano estas razones de pública conveniencia; y si S. M. estimándolas dignas de su aprobación, se ha servido acceder a Abando la habilitación formal de puerto... El Señorío ha pedido a S. M. el permiso de dominar el nuevo puerto con



Plano del proyecto nuevo de la Ría de Bilbao demostrando la cabeza del muelle. 1738. A.G.S.

el título de la Paz, sin otra única que el de distinguir este nuevo establecimiento con el título del Príncipe que tan libremente ha protegido y protege las intenciones justas del Señorío<sup>30</sup>. Desde ese momento se definían las condiciones desde las cuales se crearía la nueva ciudad: redactado un Reglamento, en el se precisaba, en primer lugar, cómo el nuevo Puerto de la Paz, situado en la anteiglesia de Abando, sería propiedad del país entero; nadie podría, ni en el Puerto ni en la Ría, hacer exención alguna de impuestos; podría valerse el Señorío, cuando lo exigiesen las

urgencias, de arbitrios generales, que comprenderían a todos los pueblos de su distrito, si bien del producto de estos arbitrios se debería hacer siempre Caja separada; no podría nunca el Señorío administrar o recaudar tales arbitrios, debiendo esto hacerse por empleados públicos; el Señorío declaraba, además que admitiría «... a disfrutar de cuanto puede proporcionarles a todos los pueblos de su comprensión, con tal que éstos quisiesen sujetarse a este Reglamento»; y se especificaba cómo no se aceptaría, en el nuevo puerto, el establecimiento de comunidad alguna de

25. Josef Moreno había presentado, en 1781, un «Mapa del terreno de Zorroza, perteneciente al Rey», ver Biblioteca Nacional, Mapas, Planos y Dibujos, Mss. 353. Igualmente, el proyecto de Miguel José de Maruri: «Plan y perfiles de una nueva fragua y bomo de calderas para los alquitranes que se intenta construir de cuentas de la Real Renta de Correos, en el arsenal de Zorroza», fechado en 22 de febrero de 1781. Ver A.M.N., sig. planos, núm. 309.

26. José Antonio de Goicoechea presentaba, el 21 de agosto de 1784, su propuesta para organizar en el «... paraje llamado Zorroza, cerca de Bilbao, y perteneciente al Rey, Casa de Correo de marítimo, almacenes y casas para construcción, así como carena de paquebotes». Ver A.H.N., Estado, leg. 3.208, núm. 361.

27. Miguel Josef Maruri retomaba, en 1787, el plano dibujado años antes. Ver: «Plan de un trozo del barrio de Zorroza, sita en la anteiglesia de Abando».

Madrid, 16 de mayo de 1787. B.N., Mapas, Planos y Dibujos, Mss. 79.

28. James Ord: *Plano del Real Arsenal de Zorroza*. 1.º de abril de 1787, con lo agregado que se debe comprar para su mayor extensión. B.N., Mapas, Planos y Dibujos, Mss. 368.

29. Sabemos que Alexo de Miranda colaboró, en un principio, en el proyecto del Puerto de la Paz. Ver el informe ya señalado de Antonio de Joba (A.H.N., Estado, 209/4). En 1802 este

arquitecto presentó el plano señalado, «don Alexo de Miranda, Arquitecto de Mérito de la Real Academia de San Fernando, el mismo que ha construido el puente de madera... presenta este plan con la demostración de la situación local de dicha villa de Bilbao de la anteiglesia de Abando y sus inmediaciones hasta el mar», con fecha 6 de mayo de 1802. Ver A.H.N., Consejos, SS., plano 202. Ver, igualmente, Consejos, PM., núm. 3.

30. «Reglamento formado... para la organización del nuevo puerto de la Paz... construcción de su población, administración de justicia en los nuevos asuntos de comercio y para los demás tramos que comprende este nuevo, y utilísimo establecimiento», en el Archivo del Museo Naval, sig. Impresos 8.917. Fechado en 1803, el documento fue retomado en parte en el «Mercurio de España», en el artículo «Puerto de la Paz, en el Señorío de Vizcaya» del mismo año.



comerciantes, artesanos o de otro género de industrias.

Se tomó entonces la decisión de trazar, por parte de uno o más arquitectos, un plano de población «... Se harán los edificios, las calles, y demás necesario conforme a él; a los dueños de los terrenos o edificios, que sean necesarios para las obras públicas del Puerto, y para la nueva población, se les pagará el legítimo valor, o justa tasación de peritos nombrados uno por ellos, y otro por la Comisión y el tercero de oficio en caso de discordia. Y respecto de las casas particulares, deberán responder a las 24 horas de la notificación, si quieren o no edificar ellos, con arreglo al plan: en el término perentorio de 8 días, daran fianza abonada de comenzar la casa dentro de un mes, y de concluirla dentro de un año, y pasados aquéllos sin haber respondido, que quieren ellos edificar, o sin dar la fianza cualquier persona podrá edificar configurando el justo valor del terreno, o edificio a tasación, según queda dicho con tal que afiance igualmente, que ha de concluir dentro de un año. Pero en caso de que los dueños diesen la citada fianza de edificar, y no comenzasen dentro del mes, o aunque aumentasen no concluyen al año, se hará inmediatamente a coste de los mismos principal o fiador. Se procederá, en todo lo prevenido en este artículo, breve y sumariamente, sin suspender la ejecución de las obras y edificios... Se dictarán las reglas y providencias conducentes sobre las obras del Puerto y Ría: navegación y comercio: fomento y prosperidad: sobre los pilotos, lemares..., etc. El Señorío nombrará una Comisión, con el nombre de Cámara de Comercio para que se ejecuten las obras...»<sup>31</sup>.

Por Real Orden de 7 de diciembre de 1803 se determinó, a consulta del Consejo, la limitación de comercio de la anteiglesia de Abando, llamada desde ese momento Puerto de la Paz. Se señalaba que

«... interinamente ejerciese el Señor Corregidor, jurisdicción en todos los asuntos del nuevo Puerto, según lo ejecute en los demás civiles y criminales del Señorío. Posteriormente después que a igual consulta del Consejo, se dignó S. M. declarar, que la anteiglesia de Abando, o nuevo Puerto de la Paz no se halla en el distrito consular de Bilbao». Se señala así, en documento fechado en 1803, la necesidad de definir el proyecto del Puerto de la Paz. Retomado el citado documento en el «*Mercurio de España*», desde dicho instante la reacción del Consulado sería dura y ello dio pie a lo que se ha conocido como *Zamacolada*.

Pronto comenzaron los problemas con Bilbao. El Consulado del Mar, la Villa, comprendía que el nuevo puerto había sido concebido como competencia frente al comercio de Bilbao y por ello los comerciantes iniciaron acciones contra el mismo, debiendo resolverse, por Real Orden, que «... limitándose Bilbao al casco de su Villa y de sus individuos de su Consulado, cual le corresponde, no impida ni ponga el menor estorbo a la libertad, con que el Señorío debe gozar del nuevo Puerto de la Paz, y de todo el comercio de su ría y costas, según sus Fueros, queda el dicho puerto y comercio sujeto sólo al Reglamento, que el Señorío debería proponer a S. M. para obtener la Real Aprobación...»<sup>32</sup>. La necesidad que el Puerto de la Paz contase con un estricto reglamento fue preventiva. Con fecha 29 de julio de 1804 se fijaron las bases y principios del mismo, ajustándose a los siguientes capítulos: 1º. «... No se piensa hacer un monopolio del nuevo Puerto, sino extender por el medio de los precios obtenidos, los beneficios del comercio en todos los pueblos del Señorío». 2º. «... Que el Señorío conservará siempre en sí, los derechos y facultades, que así por su constitución, como en virtud de las Reales Ordenes, le

corresponde en el Puerto de la Paz, y en todo el comercio de la ría, y demás costas, sin desprenderse de ellos en favor de comunidad o particular alguno». 3º. «Para la ejecución de las obras necesarias en dicho Puerto, limpieza de la ría, seguimiento de recursos, vigilancia sobre dependientes, y demás que se juzgue oportuno encomendarlas, se formará una Comisión de pocas personas de provida y talento, que entiendan en estos puntos, con las correspondientes facultades y siempre con sujeción y responsabilidad al Señorío». 4º. «Para el conocimiento de los negocios forenses, se organizará un juzgado mercantil, en el cual se procure proporcionar, la mejor y más pronta

administración de justicia y el término fijo, que deban tener los negocios...» 5º. «Que se ratifica la oferta, que sobre imposiciones se hizo, y admitió por S. M. en Real Orden de 7 de diciembre de 1803, y que en esto se procederá con la justa distinción necesaria, para que nunca se confundan los caudales de agua provenientes, con los demás que entran en las otras cajas del Señorío». 6º. «Que, pues el centro del comercio del Señorío ha de ser el Puerto de la Paz, se busquen arquitectos, que alcen el plano de una nueva población, vistosa y cómoda, y se solicite de S. M. las órdenes necesarias, para que, ni por los actuales propietarios de terrenos o edificios, ni por la Municipalidad de Abando se pongan estorbos bajo



Plano de una porción de la ría de Bilbao desde la Punta de la Galea o frente de Ziérvana hasta el convento de San Nicolás. A.G.S.

31. «Reglamento formado... para la organización del nuevo puerto de la Paz... construcción de su población...» op. cit., después del auto y la certificación, el

documento pasa a «Asuntos concernientes al Puerto de la Paz», 29 de julio de 1804.

32. Ibid, pág. 30.





Planta de la Nueva Población del Puerto de la Paz. Silvestre Pérez. 1807. Archivo Municipal de Bilbao.

pretexto alguno, así para que se construyan los edificios en buenas reglas de arquitectura, como para que se ejecuten todas las obras de seguridad y comodidad del mismo Puerto»<sup>33</sup>. Como consecuencia de esta decisión, en 1807 Silvestre Pérez presenta a la Academia de San Fernando, como en un principio he señalado, un

diseño de la nueva población<sup>34</sup>: a la vista de su planta sorprende, a primera vista, que Pérez haya olvidado las referencias a las nuevas ciudades que en esos años definen los arquitectos napoleónicos (ciudades cerradas, con una trama rígida, donde los equipamientos urbanos quedan perfectamente ubicados), optando en su lugar por la imagen de

33. Ibid, pág. 31.

34. Ver nota 7. Francisco Solini diseñó, en 1806, un «Plano de Bilbao topográfico... que comprende una parte de la ría de Bilbao, desde el centro del

fondeadero de Olaviaga hasta Bilbao» en el que indicaba las canalizaciones precisas para el nuevo puerto de la Paz. Compuesto el estudio por dos hojas, entiendo que hasta el

ciudad abierta, donde cabe, y ello se refleja en el diseño, un posterior desarrollo urbano, y donde aparecen claramente diferenciados dos espacios: uno industrial, ligado al puerto (a la barra que entra en la población) y otro que valora desde la idea de vivienda.

Su propuesta se concibe desde la definición de unos grandes ejes. Aceptando, aparentemente, la idea de un trazado barroco tanto por la disposición de las grandes arterias diagonales como por el sentido que da a las plazas, el esquema formal del nuevo Puerto de la Paz entiendo que depende de la propuesta que Christofer Wren había trazado en 1666, tras el incendio de Londres. Podría señalarse que la problemática, en ambos casos, era la misma: la reconstrucción (la construcción en el caso de Bilbao) de una ciudad en la que el puerto (y los muelles) se valora desde una forma un tanto singular, diferente, por su carácter comercial, de la forma de valorarse el espacio que existe en otras ciudades también fluviales, como por ejemplo París, donde los diques se conciben como elementos de contención.

Extraña entonces la contradicción que el Puerto de la Paz ofrezca la imagen urbana de una ciudad barroca, habiendo sido proyectada por Silvestre Pérez, conocedor (como he señalado en otras ocasiones) de las realizaciones que en esos

momentos conciben los arquitectos del Imperio. La propuesta, recordémoslo, se plantea en 1807: el mismo año que Antolini proyecta, en Milán, el Foro Bonaparte y coetánea también al plan formulado por los arquitectos romanos que intentan modificar el trazado de Sixto V, remodelando el Palatino, modificando la plaza del Panteón... cambiando, en una palabra, la concepción barroca y acercándose más a una ciudad definida por grandes espacios. ¿Por qué entonces el trazado del Puerto de la Paz sigue un esquema barroco? Entiendo, en este sentido, que el estudio comparativo de ambos planos reflejaría las diferencias existentes entre ambos.

En el diseño concebido por Wren, el canal que se adentra en la ciudad, dividiéndola, define dos usos diferentes: espacio militar el primero, la originalidad de la propuesta se manifiesta en la otra zona, donde se sitúan los monumentos urbanos, y el eje que une San Pablo con la Bolsa, y que corre paralelo al río, se valorará como perspectiva que pone en relación las referencias arquitectónicas con los puntos neurálgicos de la ciudad. En ese esquema, ninguno de los espacios que resultan de las intersecciones de las grandes vías tiene valor en sí mismo, debiendo valorarlos desde la referencia a la escenografía barroca, por ello la presencia de los muelles queda minimizada y, por lo mismo, la plaza que define el

momento nunca han sido publicadas y son de gran interés. En este sentido ver, igualmente, el documento «Plano de la entrada de la barra de Bilbao, hecha por el alumno de la Real Escuela de Náutica de Gijón, Ignacio Ube Sorribas», del mismo año, que se encuentra en el Archivo del Museo Naval, sig. manuscritos, ms. 2.413, doc. 37 B, 1 hoja.



Mercado de Pescado apenas se valora, a pesar de ser punto de arranque de tres vías principales. Plaza de servicio, sin referencias urbanas monumentales, parece evidente que toda la actividad de la ciudad se ha centrado en el gran eje principal estableciéndose las jerarquías según se aproxime o aleje de ellas un punto cualquiera de ciudad. En el trazado de Pérez, por el contrario, el centro de la ciudad ha girado hacia lo que en el proyecto londinense era Mercado de Pescado, ahora concebido como plaza de San Mamés. Valorada como espacio colectivo, como espacio abierto de una *Nueva Roma*, y de proporciones megalománas (casi 400 m. de diámetro), entiendo que la presencia de esta gran Plaza no debe ofuscarnos y, por ello, debemos entender un hecho significativo: frente al gran espacio (o, mejor, junto al mismo) lo que Silvestre Pérez proyecta es una ciudad volcada hacia los muelles, donde la traza repite el esquema de Londres precisamente por su deseo de establecer una referencia a la gran capital, y donde la singularidad de las piezas arquitectónicas no se encuentra ya en el espacio destinado a viviendas sino, precisamente, en aquella otra parte de ciudad que se diseña como lugar de actividad comercial. Entiendo que lo más interesante de la nueva población radica en la manera tan diferente en que trata ambas partes; definida la parte que da a los muelles precisamente desde la singularidad tipológica de sus manzanas, Pérez señala la indefinición del uso («... es más importante saber el nombre de las cosas que lo que realmente son», dirá el filósofo) en piezas que reflejan la sacralización de una función, en relación siempre con la actividad portuaria de la nueva población. Frente a la manzana cuadrada o rectangular que aparece en tantos proyectos (frente a la *economía* en el diseño), voluntariamente opta por la

singularidad en el trazado de ciertas piezas, destacando con ello, conceptualmente, su papel en la trama. Edificios pertenecientes a la ciudad comercial-industrial, sus características difieren radicalmente de aquella otra ciudad diseñada más allá del canal, donde no existen monumentos y donde el único espacio colectivo, la Plaza de San Mamés, potencia una idea que aparecía ya en los proyectos urbanos de algunas poblaciones estadounidenses: la idea de una ciudad sin límite, donde su posterior desarrollo quedaba explicitado gracias a unas grandes vías (ejes de circulación y no elementos que configuraban la trama), de trazado formal, y en cuya intersección aparecían, sin responder a programa alguno, pequeñas plazas o espacios abiertos en ciudad. Al estudiar la propuesta de reconstrucción de San Sebastián comentaba cómo, en el estudio del urbanismo europeo de comienzos del siglo XIX, nunca se había hecho referencia a las propuestas urbanas que, en esos años, se conciben en Estados Unidos. Se ignoran los puntos en común que pudieron existir, por ejemplo, entre los proyectos de Detroit o Washington y los trazados europeos (a pesar incluso de que alguno de sus autores, L'Enfant, por ejemplo, fuese ingeniero militar francés), habiéndose estudiado sólo la política que propuso el Imperio (reformas urbanas, nuevas poblaciones-equipamientos o reordenación del territorio) sobre la Federación. Entiendo que el estudio de las propuestas para ciudades americanas, concebido desde la referencia al urbanismo europeo de finales del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX, abriría puertas a una interesante reflexión al establecerse una problemática distinta, por ejemplo, a la definida en Napoleónville: ciudades concebidas sin muros (murallas militares o paseos ajardinados) que definiesen un recinto, sin límites que

condicionasen su crecimiento (en el sentido que Le Golf ha dado a la idea de límite como *frontera*) en los proyectos americanos la ciudad se concebía, se trazaba, desde la idea de un crecimiento continuo. Definida bien a partir de un módulo capaz de ser repetido indefinidamente, como sucede en Detroit, o desde la voluntad de marcar el desarrollo mediante unos ejes arbitrarios (como sucede en Washington, donde los espacios abiertos resultan de la intersección de estas vías, al margen de la interpretación masónica realizada por Fagiolo) sucede ahora que tanto la idea de centralidad como la propuesta de espacios/hitos urbanos, en torno a los cuales se organizaba la ciudad napoleónica, carecen ya de sentido.

Silvestre Pérez pudo conocer la experiencia norteamericana de aquellos años tanto a través de Valentín de Foronda (y ya comenté en otra ocasión su interés por los temas de arquitectura)<sup>35</sup> como de Martínez de Irujo, quienes desempeñaron en aquel país misiones diplomáticas, bien a través de la correspondencia que Franklin mantuvo con ilustrados españoles, bien por el interés que el mundo americano había despertado en José Napoleón, a quien Pérez había conocido durante su estancia en Roma. De cualquier forma parece evidente que en el proyecto del Puerto de la Paz existe una similitud en la forma de valorar y

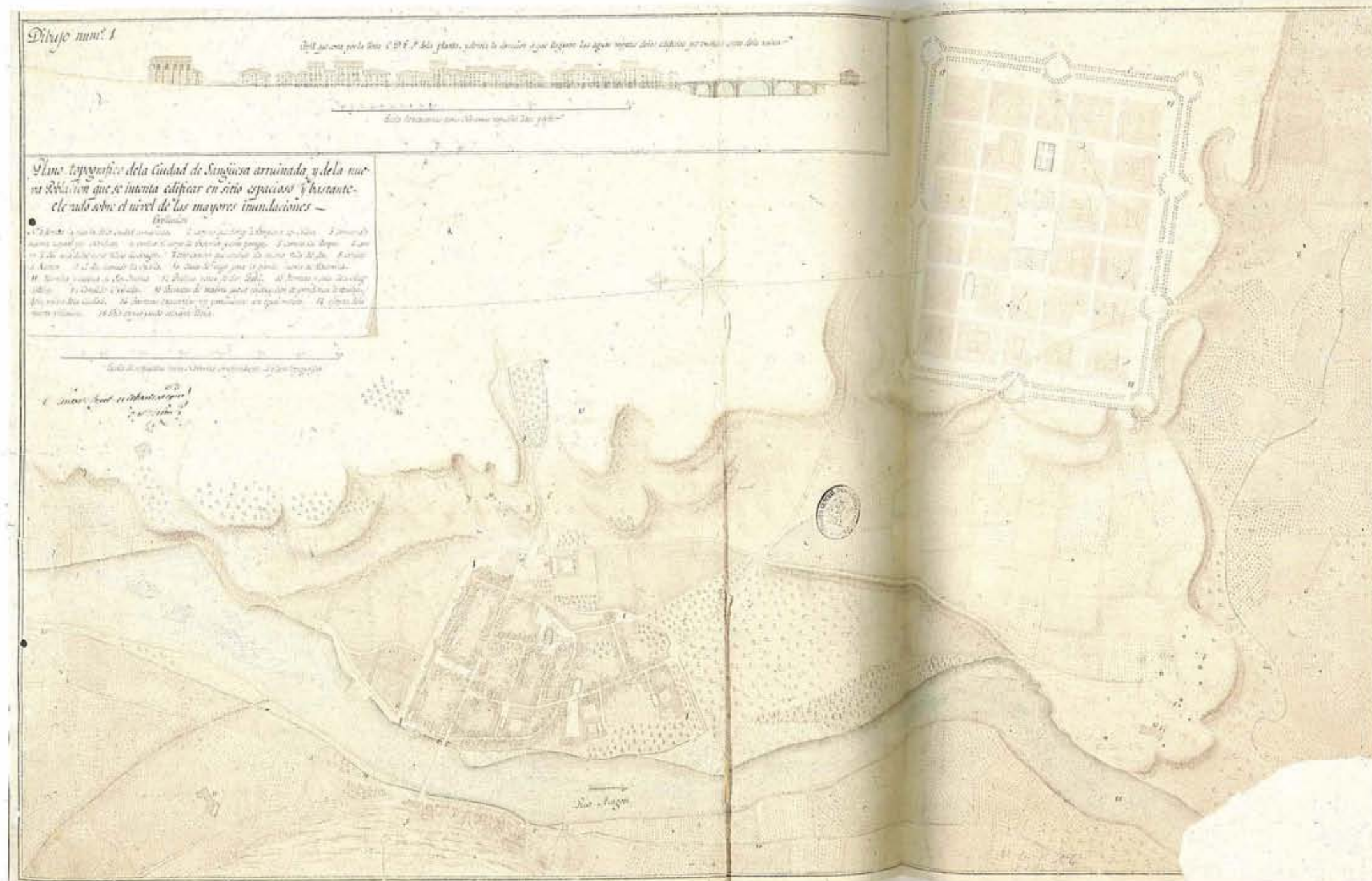
entender la ciudad que L'Enfant propone para Washington frente a la ciudad comercial que, limitada por el canal, en el proyecto de 1807 retoma, para el resto de la ciudad, el trazado formal esbozado por Wren pero desde la voluntad americana por no establecer límites al crecimiento de la misma, de no establecer muros que condicionen o detengan el mismo, para lo cual define una ciudad que alcanza un cierto punto, abstracto y conceptual, más allá del cual hubiese podido continuarse perfectamente y sin problema. Ignoro por qué la propuesta de Silvestre Pérez se presenta a la Academia en 1807, habiendo sucedido la *Zamacolada* años antes y estando (según señalan los historiadores del hecho) el proyecto de crear un nuevo Puerto ya abandonado. Pero quizá, por ser precisamente un tema ya abandonado por sus promotores, propuso una imagen de ciudad que reflejase, simultáneamente, tanto las necesidades comerciales de nuevo Puerto como el espacio que debía ser habitado por aquellos vecinos que optasen por poblar la nueva ciudad; y si el programa del primero parece claro, si entiende y valora la ciudad comercial como el espacio donde la arquitectura se define por su carácter sagrado, por el contrario el resto de la población carece de programa y por ello optará por definirla como sucediera en el sueño americano.

35. J. M. Barrechea: *Valentín de Foronda, reformador y economista ilustrado*, Vitoria, 1984, comenta la opinión que tuvo Valentín de Foronda sobre Estados Unidos. En este sentido (págs. 358-381) existe una interesante *Descripción de Estados Unidos por Foronda*, retomando un manuscrito de la Public Library de New York (Rich Collection, ms. 20-A, fechado el 13 de marzo de 1804). En el último apartado, Foronda habla sobre las Bellas Artes «... en una palabra: aquí no se conocen los placeres de la pintura, escultura,

arquitectura, música y danza teatral», sin embargo, poco antes, al comentar sobre los hospitales y las cárceles señalaba cómo eran hermosos edificios. Sería interesante, en este sentido, qué pudo ver Foronda en Estados Unidos. M. Benavides y C. Rollán en su *Valentín de Foronda. Los sueños de la Razon*, Madrid, 1984, págs. 87-187, señalan cuál fue su experiencia en aquel país: recordemos que fue admitido en la Sociedad Química de Filadelfia, habiendo recibido, además, una buena acogida por parte del sublime Jefferson

relatando a Irujo su visita a la capital federal, así como las impresiones que sacó de ésta. Su «*Memoria leída en la Real Academia de Ciencias de París sobre la edificación de hospitales, y traducidas al castellano por don Valentín de Foronda*», se encuentra, *op. cit.*, págs. 331-335. Igualmente ver, en el mismo estudio, su «*Sobre la desinfección de cárceles y hospitales*».





Plano topográfico de la ciudad de Sangüesa arruinada y de la Nueva Población que se intenta edificar. Santos Angel de Otxandategui. 1786. S.H.M.

# La reconstrucción de Sangüesa tras el desastre de 1787

La población navarra de Sangüesa, próxima al río Aragón, se encuentra situada en terrenos llanos y de colinas; el río, en la historia de la ciudad, ha jugado un papel decisivo no sólo en su economía, sino también en su transformación, y tenemos noticias de numerosas catástrofes e inundaciones que, a lo largo de los siglos, asolaron la ciudad siendo necesario reconstruirla: hubo, sabemos, una primera riada en el siglo XIV; una segunda, en 1434, y la tercera, el 24 de septiembre de 1787, sepultó e inundó casi toda la población, dejando bajo sus ruinas a gran número de personas. Madoz señala, sobre esta última, cómo «en vista de esta repetición de desgracias se trató entonces de trasladar la población a un sitio más seguro; pero aunque se llegó a formar el plan de Real Orden, no tuvo efectos por falta de medios y se construyó posteriormente el malecón que, con la mayor profundidad dada a la madre del río, tiene la población menos expuesta a estas catástrofes»<sup>1</sup>. Como resultado de la catástrofe de 1787 se nombró al arquitecto Santos Angel de Otxandategui (Director de los caminos de Navarra y responsable de la construcción del acueducto de Noain, proyectado por Ventura Rodríguez) para elaborar, de inmediato, un proyecto de nueva Sangüesa. De forma sorprendente Otxandategui no situó la nueva población allí donde estaba ubicada la primitiva, ante el temor, argumenta, de posibles nuevas inundaciones y proponía alejarse del río Aragón: para ello situaba la nueva población en el cruce de caminos que enlazaban una de las Cinco Villas de Aragón (Sos) con Pamplona, en la margen izquierda del río, estableciéndose, mediante un nuevo camino, la comunicación de Sangüesa con la capital a través de Aibar.

1. Pascual Madoz: *Diccionario geográfico e histórico de España*, tomo XII, 1848-50. Ver «Sangüesa».



La ciudad que proyecta Otxandategui se define como cerrada. De nuevo aparece la propuesta de una población concebida para no crecer, ciudad limitada por un recinto compuesto no por murallas medievales, sino, al contrario, por un paseo arbolado que rodea la ciudad, definiendo plazas ajardinadas<sup>2</sup>. Organiza la trama mediante una retícula ortogonal que define manzanas cuadradas; en el centro de la población se establece una gran plaza Mayor (de casi 70 por 70 m.) donde se sitúan los equipamientos como el Ayuntamiento, Aduana, panadería, carnicería, Palacio de Justicia, cárcel... y la gran plaza porticada se ve complementada con otras cuatro plazas menores, también cuadradas, situadas alrededor de la misma que recuerdan, por la organización de la ciudad, algunos de los proyectos concebidos años antes por Morelly en su *Código de la Naturaleza*. Se entiende, en este sentido, que cada una de las unidades de manzana es elemento de residencia de la *familia*; seis manzanas configuran lo que es el espacio del *clan* y, a su vez, la unión de esos cuatro clanes configuran la idea de *tribu*.

En el trazado de la nueva población interesa destacar un hecho: las piezas que se valoran como arquitectura civil se organizan en el eje este-oeste, desplazándose, incluso, la iglesia a una de las cuatro pequeñas plazas. Las manzanas de vivienda son

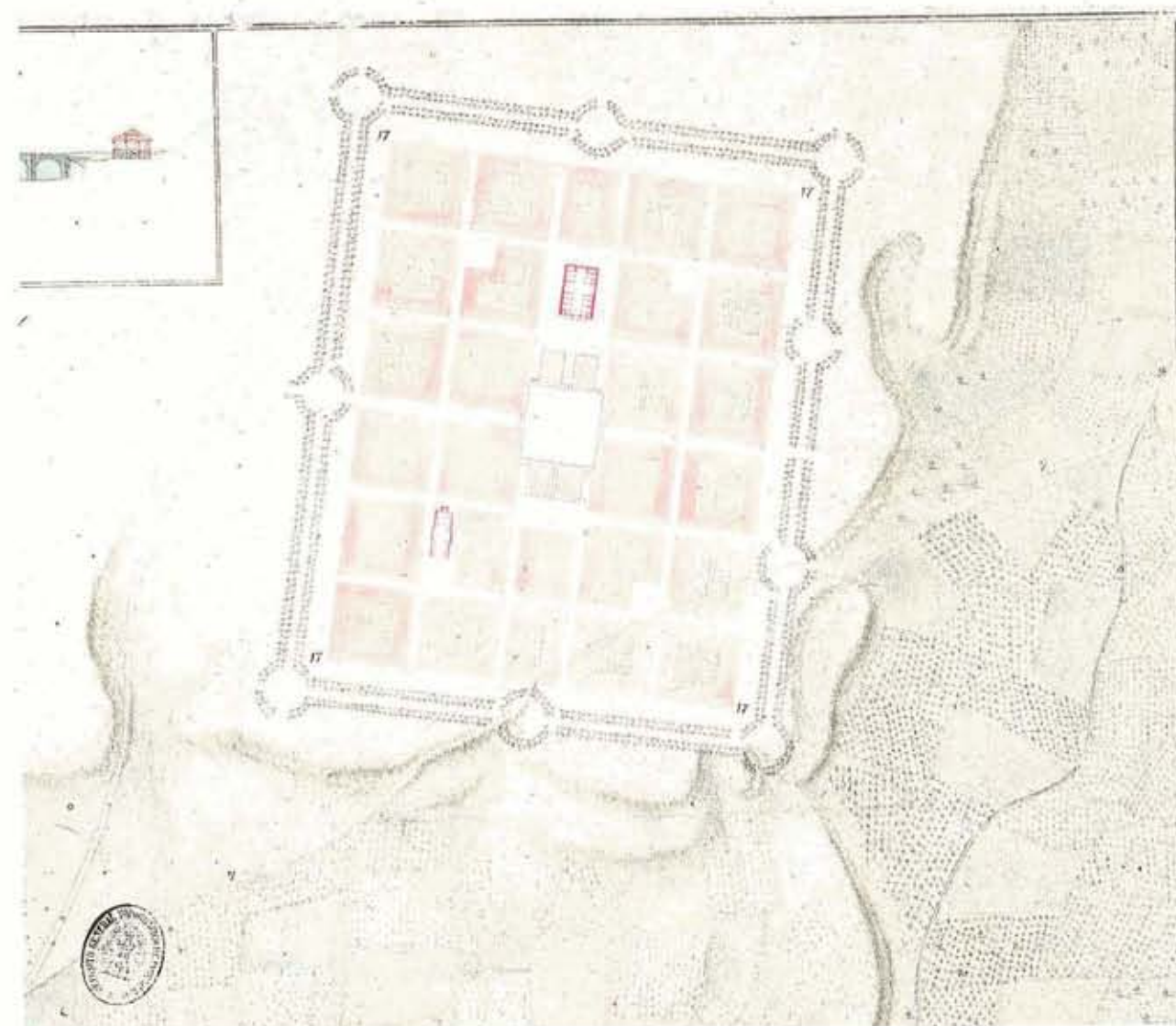
cuadradas en su forma, excepto las que se encuentran en el eje transversal, con edificación perimetral y organizadas en torno a un patio-jardín interior. Sin duda esta disposición recuerda la parcelación de la Sangüesa medieval (que estudió en su día Linazasoro) y, aunque de forma rectangular y de mayores dimensiones, entiendo que esta decisión responde a una voluntad por retomar parte de la memoria de la ciudad. Cada una de las partes de la nueva ciudad se concibe, sin embargo, de forma diferente a como existían en la anterior población: los equipamientos civiles priman frente a las edificaciones religiosas; la plaza (desproporcionada respecto al tamaño y función de la población, puesto que recuerda por sus dimensiones el proyecto de plaza de Vitoria) repite, formalmente, el tema que Olavide había definido en Vitoria y, por lo mismo, la intención de limitar la ciudad con las Alamedas refleja la voluntad por regular el crecimiento urbano de estos años. Es evidente que la propuesta de Otxandategui no se llevó a cabo debido, sobre todo, al alto costo que ello hubiese supuesto: por ello pronto queda olvidada, nunca el tema será otra vez retomado y tan sólo aparecen referencias a él, citado en algunos textos, como propuesta de una ciudad que nunca pudo llevarse a cabo.

2. «Plano topográfico de la Sangüesa arruinada y de la nueva población que se intenta edificar y sus fortificaciones». 1785. S.H.M., sig. 1970-008/460/463; MD 7-29/1970.

Existe igualmente otro plano de Antonio Jacott, concebido en 1802, sobre «Plano de la ciudad de Sangüesa y sus contornos, con obras para poner a cubierto... de las crecidas del río Aragón», S.G.E., AF T3/C4/505. Francisco Mariano Nipho había publicado, en 1780, una «Reflexión política sobre el remedio que necesitan

muchos lugares para evadirse de las inundaciones de los ríos o barrancos». Ver «Correo General de España», 1770, núm. 49. De hecho en aquella época habían sido numerosas las inundaciones tanto en Castilla como en Andalucía. Sin embargo el Ebro causó también, en aquellos años, importantes desastres: ver el informe de Antonio de Partearroyo «A Antonio Valdés, sobre los daños que causó la avenida del río Ebro y providencias tomadas para remediarlo», Tortosa, 14 de octubre de 1787. Archivo Museo Naval,

sig. manuscritos 2.231; miscelánea, doc. 23, folios 120-122.



Detalle de la Nueva Población de Sangüesa. Santos Angel de Otxandategui. 1786. S.H.M.







La división de 1810 y la de 1812. El proyecto de anexión de Cataluña al Imperio. Las reformas urbanas en Madrid. Los proyectos en Valencia y Sevilla

Si las transformaciones que se llevaron a cabo en la ciudad española durante la segunda mitad del siglo XVIII han sido, al igual que el urbanismo del XIX, objeto de numerosos análisis, entiendo que se ha olvidado un hecho importante: durante casi seis años, desde 1808 a 1814, España vivió bajo un gobierno napoleónico que quiso aplicar, *manu militari*, la experiencia administrativa del Imperio, dictó numerosas disposiciones concernientes a la vida urbana y, desde su voluntad de cambio, promovió importantes actuaciones en las principales capitales; por ello, y más allá de la anécdota que a menudo se ha comentado (sobre si tal o cual plaza, en determinada ciudad, fue abierta durante el reinado de aquél a quien el pueblo llamó el *Rey plazuelas*) entiendo que es necesario aproximarnos a la propuesta de ciudad y de territorio definida en aquellos años.

Si estudiamos el tema desde la suma de actuaciones aisladas, es cierto que se procedió a abrir espacios urbanos, se definieron nuevas alineaciones, se crearon alamedas y paseos... pero también es cierto que, formalmente, la mayor parte de estas propuestas encajan en la línea desarrollada tanto durante el reinado de Carlos III como de su hijo Carlos IV. Valorar las ideas sobre ciudad o territorio que se plantearon durante el reinado de José Napoleón desde la referencia a la originalidad entiendo sería equivocado, dado que lo destacable en estos momentos no será tanto la propia técnica del saber como la voluntad por precisar una intervención que hace entrever algo nuevo en el urbanismo español: el deseo no sólo por definir una

política sino por gestarla a través de la administración; y la novedad napoleónica radica en que las intervenciones que se conciben no son ya actuaciones puntuales sino que se enmarcan en una voluntad coherente por proponer un cambio de imagen en la ciudad.

Es evidente que la política que desarrolló Suchet en Valencia o la que había esbozado en Zaragoza, las propuestas de ordenación para la plaza de San Francisco, en Sevilla, las actuaciones en Valladolid o el proyecto que Silvestre Pérez establece para un nuevo ágora que debía unir el madrileño Palacio Real con la iglesia de San Francisco, (transformada en Cortes del país) deben valorarse desde la voluntad por aplicar a España los nuevos supuestos que el régimen napoleónico tomará de la administración francesa. Los Ayuntamientos dejarán de decidir las posibles actuaciones puntuales en ciudad y será en su lugar el Ministerio del Interior quien decida y articule cuáles deberán ser éstas: en este sentido entiendo que las actuaciones sobre las ciudades napoleónicas en España consistieron, básicamente, en una voluntad por repetir los esquemas esbozados tanto en París, como en todas las otras grandes ciudades del Imperio, estableciéndose así una relación clara entre las transformaciones napoleónicas en ciudad y las realizaciones llevadas a cabo en España. Al mismo tiempo la organización territorial y la división departamental que se realizó en España (primero, por Decreto de 2 de febrero de 1810, dictado por el Emperador; después la división prefectual de José Napoleón, en abril del mismo año y, por último, el decreto de anexión de Cataluña, de 1812) refleja no ya una alternativa a la división propuesta por Floridablanca en 1785 sino la voluntad de establecer una radical transformación del espacio. La primera propuesta del Emperador consistía en anexionar a



Francia los territorios situados entre el Ebro y los Pirineos, organizando una nueva forma de gobierno en Cataluña, Valencia y Aragón, así como Navarra y Guipúzcoa. La división prefectural de José Napoleón se enfrentaba a la idea que pretendía segregar gran parte del territorio que configuraba el reino de José I y establecía una organización basada en prefecturas y subprefecturas, acordes no tanto con la antigua división de los reinos españoles (como estableciera Floridablanca) como con las nuevas necesidades económicas. La última propuesta sobre el territorio, el decreto de anexión de Cataluña, en 1812<sup>1</sup>, fue sin duda el más importante puesto que, convencido el Emperador de la imposibilidad material de ganar la guerra, pretendía de alguna forma resarcirse de los gastos que le ocasionaba la misma, mediante la anexión de Cataluña. Organizó entonces una nueva estructura económica y para ello hizo venir de Francia numerosos funcionarios civiles que establecieron los supuestos de una nueva administración, si bien no desarrollaron los grandes proyectos que los ingenieros de *Ponts et Chausees*<sup>2</sup> esbozaron en el norte de Italia, al buscar su anexión al Imperio.

Estudiar las propuestas sobre ciudad y territorio que se plantean durante el reinado de José Napoleón implica, de forma clara, entender dos hechos importantes: en primer lugar cuál fue la

transformación que se llevó a cabo, en aquellos años, en Francia y, al mismo tiempo, comprender de qué forma el Imperio proyectó su saber y su técnica en los países conquistados. Si en Italia fueron los ingenieros franceses quienes esbozaron las nuevas propuestas sobre ciudad y territorio, sorprende que en España fuesen los arquitectos nombrados y titulados por la Academia de San Fernando (en Sevilla, Cayetano Vélez; en Madrid, Silvestre Pérez y Pedro Zengoitia; en Barcelona, Soler...) quienes proyectaron y ejecutaron aquellas ideas por lo que entiendo que la referencia teórica que existe ahora no debemos buscarla tanto en discusiones esbozadas en la Francia post-revolucionaria como en el seno de la propia corporación madrileña. Destacaría, en este sentido, cómo el cambio fundamental que se planeó es la definición de un programa, la decisión política de cómo actuar, y no el diseño del mismo, y un ejemplo de ello lo podemos encontrar en la propuesta del Puerto de la Paz que entiendo fue un proyecto napoleónico *avant la lettre*.

Podría argumentar, al referirme al Puerto de la Paz, la cultura francesa que poseía Silvestre Pérez y las relaciones que mantuvo con el mundo cultural napoleónico: sabemos que en 1796<sup>3</sup>, siendo Secretario de la Comisión de Arquitectura de la Academia, había solicitado un nuevo permiso para marchar a Francia y prolongar allí sus estudios,

petición que le fue denegada por la Corporación. Los motivos del viaje debemos buscarlos en aquellos contactos que Pérez pudo mantener los años de su estancia en Roma, cuando (como comenté en otra ocasión) conoció a los artistas franceses residentes en aquella Academia: sabemos en este sentido que Nicolás de Azara (Embajador español en Roma en los momentos de la revolución jacobina en aquella ciudad) dio asilo en la residencia española a los artistas galos que eran perseguidos por el pueblo romano, acusados de agentes de la Revolución. Estudié entonces cómo, a través de aquellos contactos, cabe la posibilidad que Pérez se iniciase en el rito escocés, al que sí parece clara su pertenencia en los últimos años de su vida, y contactase, a través de este ambiente, tanto con Murat como con el propio José Napoleón, puesto que residían entonces en Nápoles. Desde el dato histórico entiendo puede abrirse una doble línea de reflexión: destacar en primer lugar, el hecho de que Pérez pudo conocer los proyectos concebidos por el entonces Rey de Nápoles, José Napoleon<sup>4</sup> (y por ello quizá, fuese necesario realizar un estudio comparativo entre sus posteriores trabajos en Madrid y las propuestas napoleónicas esbozadas en Nápoles); en segundo lugar, de los contactos que mantuvo Pérez con los arquitectos franceses se traduce un conocimiento sobre la ciudad que refleja

los planteamientos teóricos esbozados en los años del Directorio y, a través de estos contactos, podemos comprender la singularidad del diseño que aparece en el proyecto del Puerto de la Paz. Parece evidente, al analizar la planta de esta propuesta, que por encima de las referencias formales al trazado barroco de Londres aparecen piezas que, no tanto por su forma como por su disposición en ciudad, definen su carácter excepcional. Su singularidad (y retomemos el razonamiento de Teyssot, cuando comentaba el proyecto de Napoleónville)<sup>5</sup> debe entenderse como la voluntad de establecer un espacio simbólico donde los significados, en lugar de dilatarse en un universo abstracto, deben descubrirse desde el propio mecanismo del espacio urbano. Comentando cómo la idea de *regularidad* significa la organización de la discontinuidad, en el Puerto de la Paz existen referencias que ajenas al resto de las ideas concebidas por los urbanistas españoles de aquellos años, pero también es cierto que toda la problemática (sobre cómo debe concebirse y construirse la nueva población) había ya sido definida años antes. En este sentido la propuesta de Pichot sobre los mecanismos para forzar la construcción de Napoleónville (la propuesta de ceder de forma gratuita los terrenos, a cambio de un compromiso por parte del propietario para

1. J. Mercader Riva: *Barcelona durante la ocupación francesa (1808-1814)*, Madrid, 1949, pág. 522. Estudia el decreto firmado por Napoleón en las Tullerías por el cual establecía gobiernos particulares en Cataluña, Navarra, Vizcaya y la parte de Aragón situada a la izquierda del Ebro. Cita su correspondencia (Vol. XX, pág. 282, núm. 16.279, de 19 de febrero de 1810) en el cual expresa su idea clara «...Hacerle presente los éxitos al Rey», José I, «para decirle confidencialmente que no deben permitir ninguna

comunicación de Cataluña con Madrid y que debe actuar con la idea de que se quiere unir esta provincia con Francia.» El decreto, comenta Roberto G. Bayot Pallarés *El reino de Aragón durante el "Gobierno intruso" de los Napoleón*. Zaragoza, 1979, pág. 70, se planteaba «...considerando que la administración española carece de energía y es nula en muchas provincias, lo que impide sacar partida de los recursos del país».

2. Georges Teyssot, Paolo Morachiello y, más

recientemente, Pierre Pinon, han estudiado el tema del urbanismo napoleónico destacando, fundamentalmente, el sentido de los ingenieros franceses en los años napoleónicos. Ver, al respecto, las actas del Congreso celebrado en la Academia de Francia en Roma sobre el tema. Morachiello y Teyssot han publicado un interesante estudio *Nascita delle città di stato. Ingegneri et architetti sotto il Consolato e l'Impero*, 1983. Ver, además, I.M. Pérouse de Montclos: *«Les traditions classiques et révolutionnaires*

*dans l'urbanisme napoléonien»*, *«Monuments historiques de la France»*, núm. 4, (1969), págs. 67-79; E. Driault: *Napoléon, architecte*, París, 1942; M. L. B. ver: *Le Paris de Napoléon*, París, 1963; y M. Guerrini: *Napoléon et Paris. Trente ans d'Histoire*, París, 1967. Sobre la formación de los ingenieros de Ponts et Chaussées ver G. Serbos: *«L'Ecole Royale des Ponts et Chaussées»*, en AA.VV. *«L'enseignement et la diffusion des sciences en France du XIIIe siècle»*, París, 1964.

3. En un anterior trabajo que publiqué con el título *La arquitectura de la Ilustración*, doy este dato en el capítulo referente a Silvestre Pérez. Ver el expediente particular de Silvestre Pérez que existe en el Archivo de la Academia de San Fernando y del que, en varias ocasiones, he dado referencias.

4. Ver la correspondencia que se establece entre Silvestre Pérez, entonces pensionado en Roma, y José Bosarte, secretario de la Comisión de Arquitectura. Academia de San Fernando, armario 1, leg. 46.

5. P. Morachiello y G. Teyssot, op.cit.



edificar inmediatamente las viviendas) coincide tanto con las normas dictadas para la construcción del Puerto de la Paz, como con la idea esbozada diez años antes por Jovellanos cuando señalaba cómo y de qué manera sería posible llevar a cabo la propuesta de un futuro Madrid. Existen sin embargo diferencias entre aquellos proyectos y el del Puerto de la Paz; la parcela rectangular «... la más económica»<sup>6</sup> se utiliza aquí no desde la idea de configurar ciudad sino desde la singularidad del equipamiento, por lo que el proyecto vizcaíno enlaza con los supuestos desarrollados en la Francia napoleónica. Entiendo entonces que es necesario analizar las propuestas sobre espacio y ciudad esbozadas entre 1808 y 1813, intentando comprender cómo desde la voluntad del Estado se planteó el deseo de articular la ciudad, sustituyendo la valoración de los monumentos existente en los años anteriores por otra donde frente a los edificios culturales aparecieran los edificios destinados al servicio del Estado y la Administración; teatros, edificios de correos, lazaretos, colegios, hospitales, bolsas de comercio, aduanas, mataderos, cuarteles..., fueron las piezas que el Ministerio del Interior intentó desarrollar en la mayor parte de las ciudades españolas, siguiendo así el ejemplo francés. La propuesta de ciudad napoleónica no pretende tanto organizar una ciudad de la Razón (una ciudad donde cada uno de los edificios sea un Templo del Saber y del Conocimiento) como establecer las pautas de una nueva administración, señalando los puntos necesarios para que un gobierno fuerte se refleje en una Corte de notables, donde el ejército tuviese capacidad para jugar un papel preponderante y, al

mismo tiempo, donde se reforzase la propiedad, animándose el comercio a desarrollar su labor, fomentándose la construcción de fábricas, difundándose la necesidad de instrucción y buscando, en cierta medida, la alianza del clero con el gobierno. La organización política que se plantea en la España napoleónica pretende pues desarrollar una idea clara: es la Administración quien debe controlar cualquier actividad sustituyendo las funciones del Consejo de Castilla y, siguiendo el modelo francés, se establece que será el Ministerio del Interior quien decida sobre los problemas urbanos, la protección de puertos, canales y sobre la organización del territorio... Si en Francia había sido el decreto de *Fructidor* del año XIII (31 de agosto de 1804) el que atribuía al Ministerio del Interior la construcción, reparación y mantenimiento de los grandes caminos, canales y ríos navegables, diques y presas, puertos de comercio (sustrayendo esta responsabilidad del Ministerio de Marina)... en la España napoleónica se restituirán al Estado las funciones conferidas en su día a la Comisión de Arquitectura de la Academia de San Fernando, no tanto por desconfiar políticamente de los miembros de la Comisión como por el centralizar éstos en el seno del Ministerio del Interior. Y si ello sucede en la arquitectura (y, por tanto, en la definición de la ciudad) por lo mismo la organización territorial concebida primero por el Emperador y poco más tarde por José I, es necesario entenderla desde la propia organización del Estado.

### La organización del territorio durante el reinado de José Napoleón

Quien estudie, por ejemplo, los importantes trabajos que publicó en su día Don Amando Melón sobre la organización territorial española en 1785, la división de Floridablanca, y, a continuación, consulte el estudio de don Miguel Artola *Los orígenes de la España Contemporánea* así como el texto de Domingo Ortiz, *La Sociedad Española del siglo XIX* verá, con sorpresa, cómo los conceptos que se definen sobre la división departamental de Floridablanca<sup>7</sup> no coinciden en los tres autores: Artola da cuenta, en su trabajo, de la existencia de un mapa de Miñano, con divisiones provinciales diferentes a las descritas por Melón y, a su vez, Domingo Ortiz ofrece información que tampoco concuerda con la anterior. Por ello (y al margen de un análisis pormenorizado, tema que entiendo corresponde a los geógrafos) sí creo merece destacarse que el hecho de que la organización administrativa no aparezca definida claramente, y produzca confusión en tres autores de la máxima solvencia, refleja el indudable caos y desorden existente en la administración borbónica. Sabemos que en el Estatuto de Bayona se intentó introducir en España, tímidamente, los principios liberales con el fin de evitar males que se entendía habían

derivado de la Revolución Francesa y convenía precaver, por ello sorprende que cuando, el 8 de abril de 1808, se da publicidad al proyecto napoleónico de visitar España «... para el bien de la monarquía española», se define no sólo una voluntad por apoderarse del territorio sino también, y como había ocurrido en otros países, una pretensión por difundir los supuestos administrativos del Imperio, planteandose una nueva ordenación del espacio. El 8 de febrero de 1810 Napoleón firmaba, en las Tullerías, un decreto por el cual establecía gobiernos particulares en Cataluña, Navarra y Vizcaya, así como en la parte de Aragón situada a la izquierda del Ebro. En su correspondencia, su idea se refleja con claridad: «... hacerle presente los éxitos al Rey, para decirle confidencialmente que no debe permitir ninguna comunicación de Cataluña con Madrid y que debe actuar con la idea de que quiere unir esta provincia a Francia»<sup>8</sup>. La voluntad del Emperador partía de un hecho evidente: la administración española carecía de energía en su gestión y era nula, de hecho, en muchas provincias, lo cual repercutía económicamente al ser incapaz de sacar partido de los recursos del país. Además el decreto pretendía que el Principado de Cataluña gozase de un gobierno particular, dotándolo de una estructura administrativa diferente a la que había existido bajo

7. La idea aparece señalada en el estudio de J. Mercader Riva: *José Napoleón, Rey de España. Estructura del Estado español bonapartista*. Madrid, 1983, págs. 219-220. Al analizar la organización administrativa de las provincias españolas durante el siglo XVIII contrasta los estudios de Amando Melón: «De la división de Floridablanca a la de 1833», en «Estudios Geográficos», tomo XIX, 1958, 173-220, y el estudio «El mapa prefectural de España», en la misma revista, tomo XIII, 1952, págs. 5-72. La división de

Floridablanca suponía organizar el territorio en las siguientes provincias: Galicia, provincias Vascongadas, León, Valladolid, Toro, Zamora, Salamanca, Avila, Segovia, Madrid, Guadalajara, Toledo, La Mancha, Extremadura, las nuevas poblaciones de Sierra Morena, las nuevas poblaciones de Andalucía, Córdoba, Granada, Jaén, Murcia, Sevilla, Palencia, Aragón y Cataluña. Artola, en su estudio *Los orígenes de la España contemporánea*, Madrid, 1959, da cuenta de un mapa de Miñano con las divisiones

provinciales. La referencia de Domínguez Ortiz se hace en el trabajo *La Sociedad Española del siglo XVIII*, Madrid, 1955. De cualquier forma interesa contrastar, paralelamente, tres planos existentes en el Servicio Histórico Militar: «*Mapa de España dividido en prefecturas y divisiones militares*», fechado en 1811 (sig. NB 2,24); «*Mapa de España construido con documentos fidedignos y arregladas las últimas observaciones astronómicas*», también de 1811 (sig. Nd 2,26); y el plano de Tomás

López editado en 1810 «*Mapa general de España dividido en sus actuales provincias, islas adyacentes y reino de Portugal*» (sig. MB 2,31).

8. Ver nota 1. Además J. Mercader Riva: *Barcelona durante la ocupación francesa*, op. cit., pág. 313, comenta como la finalidad del Decreto de 8 de febrero de 1810 con respecto a Cataluña era estructurar un gobierno capaz de buscar una nueva función del territorio más acorde con las necesidades de la administración. Destaca cómo el Emperador

6. Ibid, págs. 39-40



el régimen borbónico y trataba así de buscar una imagen del territorio más acorde con las necesidades reales que con la propuesta formulada por Felipe V sobre los corregimientos, propuesta que entonces era todavía vigente. Por ello, cuando el Emperador recomendó la división del Principado en una sola circunscripción militar con tres o cuatro distritos (cuyas cabezas podían ser Gerona, Barcelona y quizá Tortosa) se establecieron pautas para organizar el control administrativo del Principado y ello tuvo como consecuencia la voluntad por llevar a la nueva Cataluña la política de grandes proyectos definida en Francia. Mercader Riva estudió en su día cómo el Gobernador General de Cataluña redujo pues a cuatro los doce antiguos corregimientos, estableciendo la cabeza de cada uno de ellos en Gerona, Barcelona, Reus y Seo de Urgel. De forma paralela al decreto de 2 de febrero de 1810, el 25 de mayo del mismo año se promulgaron diversas órdenes Imperiales señalando la necesidad de crear en Burgos y Valladolid gobiernos militares autónomos; la política del Emperador tenía como intención dejar a José I tan sólo el gobierno de Castilla la Nueva, integrando los territorios ocupados por sus tropas (Cataluña, Aragón y Portugal) a las órdenes directas de sus mariscales. El porqué era evidente: en distintos momentos había comentado el alto costo que le suponía la campaña de España,

recomendó la división del Principado en una sola circunscripción militar, con tres o cuatro distritos y cómo el gobernador general de Cataluña redujo a cuatro los doce corregimientos antiguos. J. Mercader Riva en su trabajo *«La anexión de Cataluña al Imperio francés (1810-1814)»*, en Revista *«Hispania»*, 1947, vol. VIII, págs. 125-141, estudia el tema. Artola daba, en su trabajo *«Los afrancesados»*, Madrid, 1976, págs. 284-285, el decreto napoleónico por el cual se dividía el gobierno de Cataluña, Aragón, Navarra y Vizcaya. Por su parte Bayot

(op. cit., pág. 131) definía cada uno de los partidos situados a ambos lados del Ebro. Ver igualmente el trabajo de J. Mercader Riva: *Catalunya i L'Imperi Napoleonic*, Montserrat, 1978, págs. 207-211. Sobre las transformaciones de las ciudades italianas durante el período napoleónico ver el trabajo publicado por G. Simoncini: *«La viabilità nelle città italiane del periodo napoleonico. Le fonti delle Archives Nationales di Parigi»*, en *«Storia Urbana»*, núm. 19, Milán, 1982, págs. 139-156.

(más de 300 millones)<sup>9</sup>, y, con vistas a remediar la deuda, reclamaba la ribera derecha del Ebro, negándose además a evacuar Madrid y exigiendo, como compensación, Santander. Solapadamente trataba de amputar varias provincias españolas, pero (como señala Mercader Riva) no pudo engañar a nadie y su intención fue pronto adivinada por los españoles que vieron en los nuevos gobiernos el preámbulo de su futuro: en este sentido es obvio que Suchet, como Gobernador de Zaragoza, no dependía ni de las instrucciones mandadas por los ministros de Madrid ni, tampoco, de las remitidas por José I, obedeciendo tan sólo al Emperador. Al revestirse el Mariscal de amplios poderes para la administración de policía, justicia y rentas, los reglamentos que promulgó tuvieron importancia decisiva sobre todo en la organización de canales, caminos, alcantarillado, abastecimiento de aguas o, incluso, definiendo los equipamientos que era necesario construir en las ciudades conquistadas, situándose su actitud dentro de la línea urbanística esbozada por el ministerio francés del Interior. La ordenación del espacio en Cataluña y, sobre todo el intento que se produjo tanto en 1810 como en 1812 por integrar el Principado dentro del Imperio francés se concibió desde supuestos bien distintos a los del resto de España: Bayot ha estudiado cómo el reino de Aragón era excesivamente extenso para ser

9.J. Mercader Riva: *Barcelona durante la ocupación francesa*, pág. 159. Bayot (op. cit., pág. 65) destaca cómo en 1810 Suchet no dependía ya de los ministros de Madrid ni tampoco del Rey sino directamente del Emperador. En este sentido, al revestirse Suchet de amplios poderes para la administración de policía, justicia y rentas, provocó numerosos reglamentos que fueron importantes sobre todo con vistas a una política de obras públicas.

controlado por un solo Intendente General, por lo cual se precisó la división territorial del Reino en dos Comisarias, a modo de provincias o subintendencias, y por ello Napoleón decidió, el 16 de abril de 1810, reestructurar el territorio español en subprefecturas. El porqué de esta decisión era obvio: José I estaba dejando de ser, de hecho, rey de los españoles y sus enemigos no sólo fueron los partidarios de Fernando VII, sino también el gobierno de su propio hermano quien, a través de los mariscales, le restaba día tras día autoridad en la Administración del Estado. Suchet, en Aragón, Soult, en Andalucía (quien gobernaba como presunto virrey y Gobernador Militar), al igual que ocurriera en Navarra y Guipúzcoa, a menudo los Gobernadores Militares entorpecían con sus decisiones la política del nuevo monarca español y Augusto de Belliard (Gobernador de la plaza de Madrid) dificultaba, de forma deliberada, los movimientos de las tropas que José I tenía directamente asignadas. De esta forma, y desde la anécdota, podemos entender cómo los Gobernadores Imperiales fueron obstáculos en la concepción administrativa de José I, oponiendo a la misma otra distinta, (pero no antagónica) de lo que ellos entendían como la administración del Imperio. La división prefectural que concibiera el Rey<sup>10</sup> en abril de 1810 (cuando viaja, de forma triunfal, por el mediodía español) se llevó a cabo de forma apresurada con el fin de oponerse a la pretensión del Emperador de segregar, unilateralmente, los terrenos situados entre el Ebro y los Pirineos. La propuesta de José I fue dividir el territorio en 38 prefecturas y éstas, a su vez, se subdividieron en 111 subprefecturas (a razón de tres por cada prefectura) con las excepciones de Ciudad Real, Cuenca, Madrid y Teruel que contaron tan sólo con dos, asimilándose, por el contrario, cuatro a Murcia. Las

10. J. Mercader Riva: *José Napoleón, Rey de España*, op. cit., págs. 223 y 232.

38 prefecturas fueron Alicante, Astorga, Barcelona, Burgos, Cáceres, Ciudad Real, Ciudad Rodrigo, Córdoba, Coruña, Cuenca, Gerona, Granada, Guadalajara, Huesca, Jaén, Lérida, Lugo, Madrid, Málaga, Mérida, Murcia, Orense, Oviedo, Palencia, Pamplona, Salamanca, Santander, Sevilla, Soria, Tarragona, Teruel, Toledo, Valencia, Valladolid, Vigo, Vitoria, Jerez y Zaragoza. La decisión josefina se vio complementada al año siguiente cuando, por decreto de 1 de octubre de 1811, se creó la prefectura de Segovia, segregándola de la de Valladolid.

Al igual que sucediera en Francia, en los momentos de la Revolución, José Napoleón organizó en España las prefecturas suprimiendo la tradicional organización dependiente de los antiguos reinos. El territorio que antes comprendía, por ejemplo, Aragón quedaba ahora asignado a las subprefecturas de Teruel, Zaragoza y Huesca y, algunos sectores, a las de Tarragona y Valencia; en cambio, a las prefecturas típicamente aragonesas de Teruel y Zaragoza se les asignaron pueblos que, antes y ahora, correspondían a los reinos de Valencia y Castilla. A finales de 1810 Suchet estimó que la reforma de José I<sup>11</sup> no era aceptable debido, básicamente, a que el reino de Aragón era excesivamente extenso; por ello efectuó una primera división que si bien rompía con la historia, por otro lado era lógica y racional: los territorios aragoneses que se encontraban a uno y otro lado del Ebro formaron cada uno un comisariado, con la singularidad que Zaragoza se asignó a la orilla izquierda. Parece entonces evidente que la división prefectural de José I existió tan sólo en papel, cayendo en el olvido inmediatamente después de su aparición en la *«Gaceta»*. El fracaso de la política esbozada por el Gobernador General de Cataluña, en 1810, tuvo como

11. Bayot, op. cit., pág. 134.



consecuencia que la mayor parte de las reformas no se llevaran a cabo. La división territorial, imposible de aplicar debido a la agitación en el país, quedó olvidada para siempre con la propuesta del mariscal McDonald, quien reemplazó a los corregidores catalanes anteriormente nombrados por intendentes expresamente venidos de Francia; fue a ellos a quienes se les confió la dirección de la administración civil, la política financiera y la intendencia, al tiempo que se les encomendaba también supervisar la buena marcha de la beneficencia, hospitales, hospicios, sanidad, ocupación pública, conservación de edificios, bosques, caminos, propiedades reales y comunes. En este sentido sabemos cómo en Cataluña, y desde 1810, se planteó por parte del Director de Servicios de *Ponts et Chaussées* una polémica sobre la conveniencia de favorecer y fomentar la desaparición de fronteras. Valorado como acto simbólico, se intentaba con él no sólo controlar las finanzas, sino que surgió, además, la necesidad de organizar un gran camino que uniese Barcelona con París<sup>12</sup> (corazón del Imperio), así como otros caminos adyacentes al mismo, proyecto que fue realizado por los ingenieros imperiales y que se encuadra dentro de la política general que intentaba unir las grandes poblaciones anexionadas al Imperio con París. Acto simbólico, como he señalado, esta actitud se desarrolló fundamentalmente a partir de 1812, tras el decreto de anexión de Cataluña. La invasión francesa en Cataluña presenta dos fases bien distintas: la primera debe entenderse desde supuestos militares, de carácter defensivo, y se caracterizó por el esfuerzo de los invasores por consolidar en Barcelona una gran base que asegurase las comunicaciones entre España y Francia. El problema militar de la subsistencia del séptimo ejército estaba en juego, decidiendo ello la

toma de Gerona. La segunda fase, ya de carácter ofensivo, se centró en la conquista de las comarcas de la Cataluña nueva. Las operaciones para esta acción militar se encomendaron al tercer ejército, debido a la falta de capacidad de maniobra que presentaba el séptimo. Suchet, al mando de este tercer ejército, emprendió en 1810 la ocupación de la Cataluña nueva. Partiendo de Aragón, tomó primero Lérida (abril de 1810), después Tortosa (diciembre del mismo año) y, por último, Tarragona. Queda claro que perdida Gerona y sitiada Lérida, Tarragona era el único lugar seguro del Principado situado estratégicamente, y con dotación capaz de establecer en él una capital, por ello se decidió que el tercer ejército se abasteciese en el granero de Aragón<sup>13</sup> a través de dos rutas milenarias: una, que pasaba por Tarragona, Valls, Paso de la Riva, Montblanch, Lérida y Zaragoza, mientras que la segunda partía de Tarragona, hacia Reus, Valsec, Mora la Nueva y el río Ebro. Es evidente que Napoleón no se encontraba satisfecho con la marcha del gobierno general en España y, por ello, dispuso, en febrero de 1812, pura y simplemente la anexión de Cataluña a Francia, organizándola entonces en cuatro departamentos: Ter, Segre, Montserrat y Bocas del Ebro<sup>14</sup>, que tendrían, respectivamente, como capitales del departamento a Gerona, Puigcerdá, Barcelona y Lérida. A su vez, los departamentos aparecían divididos en varios partidos, con sus prefecturas, sin que en el decreto se mencionase para nada la palabra anexión. Mercader Riva comenta cómo ésta no se pronunció para no herir la susceptibilidad del Rey José, a pesar de la clara intención imperial por desgajar una parte del territorio e integrarlo en Francia. El sistema de división por departamentos; la incorporación del Valle de Arán al departamento francés del Alto

Garona; el acoplamiento de Andorra en territorio catalán, por medio del departamento del Segre; la reorganización de los cuadros administrativos con denominación Imperial (prefectos, subprefectos, meres, adjuntos...) y, finalmente, la voluntad napoleónica por difundir el Código que definía como la mayor de sus creaciones, era suficiente para que nadie se llamase a engaño. La anexión de Cataluña al Imperio<sup>15</sup> fue realidad cuando Napoleón, por sus victorias, comprendió que la oportunidad había llegado y era preciso aprovecharla. Preveía la organización del Principado en base a la división territorial francesa, implantando el llamado Régimen Civil, y para ello intendentes, prefectos y directores generales quedaron encargados de organizar el Principado al modo e imagen que se concebía en Francia. El decreto de anexión no hubiese tenido mayor trascendencia de no haber seguido el nombramiento de funcionarios capaces de ponerlo en práctica. Siempre según Mercader Riva, Napoleón envió a Cataluña un equipo de civiles, jóvenes en su mayoría, entusiastas todos ellos de las ideas reformadoras que configuraban, en aquellos años, la Federación compuesta de diferentes países. El decreto establecía que dos Consejeros de Estado se encargasen, con nombramiento de intendentes, de la organización administrativa y la Hacienda del Principado: uno de

ellos asumiría la dirección de los departamentos del Ter y Segre (Alta Cataluña) mientras que al otro le correspondería la intendencia de la parte sur del país (Montserrat y Bocas del Ebro). Junto a intendentes, prefectos y subprefectos, aparecieron también funcionarios directores en cada una de las ramas del gobierno: contribuciones, aduanas, registros y dominios, derechos reunidos, casa de la moneda, puentes y calzadas... La realidad de aquella organización<sup>16</sup> fue que los departamentos de Montserrat y Ebro fueron tan sólo franceses en teoría, ya que no lejos de sus capitales existieron siempre bandas de patriotas y somatenes en armas. Figueras, como capital del Alto Ampurdán, fue uno de los tres puntos, junto con Barcelona y Gerona, en los que se sustentó el dominio francés en Cataluña<sup>17</sup>: por ello procuraron los franceses hacer efectivo su dominio por la zona que, desde Figueras hacia el Este, se extendía por toda la costa desde las Alberas, por el sur, hasta el río Fluviá. Paralelamente a la anexión de Cataluña sabemos que Suchet, en 1812 organizó territorialmente Aragón de modo alternativo a la división prefectural de José I. A pesar de las dificultades legislativas, estableció cuatro provincias que configuraron Zaragoza, Teruel, Huesca y Alcañiz. La importancia de esta actitud entiendo debe ser valorada no sólo como un acto de independencia de Suchet frente a José I sino,

12. J. Mercader Riva: *Barcelona durante la ocupación francesa*, págs. 183-195. Ver, especialmente, nota 64.

13. Miguel Golobardes Vila: «El dominio francés en el Ampurdán durante la Guerra de la Independencia», en «Estudios de la Guerra de la Independencia», tomo I,

Zaragoza, 1982, pág. 334.

14. J. Mercader Riva: *Barcelona durante la ocupación francesa*, op. cit., pág. 170.

15. Ibid, pág. 165. Ver, además, J. Mercader Riva *Catalunya...*, op. cit., págs. 203-315.

16. Ibid, pág. 323. J. Mercader Riva: *Catalunya...*, op. cit., estudia, detenidamente, cada uno de los departamentos: ver págs. 255-326.

17. J. M. Recasens Comes: «La población de la ciudad de Tarragona durante la Guerra de la Independencia», en «Estudios de la Guerra de la Independencia», tomo I, Zaragoza, 1982, pág. 467. Lavedan: *Histoire de l'Urbanisme. Époque Contemporaine*, tomo III, París 1952, págs. 13-21. En la nota 3 remite, sobre el plan de los artistas, al estudio de S. Buisson: *Vie urbaine*, París, 1950. Sobre el París de Napoleón ver el estudio publicado en su día por Marie Louise Biver *Le Paris de Napoléon*, París, 1963.



como un hecho coherente dentro de la política imperial, puesto que Aragón se entendía como plataforma para facilitar el dominio de Cataluña y Levante. Frente a la organización imperial del territorio, concebida desde la voluntad de integrar Cataluña en la Federación, el gobierno josefino partía, en su propuesta del territorio, de un supuesto administrativo diferente, ajustando cualquier división del territorio a las necesidades que dictase el Ministerio del Interior. Mercader Riva, al definir la estructura administrativa de la España napoleónica, precisaba los cometidos de todos y cada uno de los ministerios y daba relación de las secciones existentes y competencias que tuvo cada una. Con ello se evidencia como la voluntad de Jose I fue aplicar a España no una administración que reflejase una situación de guerra (como pretende el Emperador en todo el país, excepto en Cataluña, donde opta por integrar el principado en la Federación) sino el esquema mismo de la administración francesa.

### El Madrid de José Napoleón

De todas las ciudades españolas donde hubo, a lo largo del reinado de José I, una importante actividad arquitectónica que duda cabe que fue Madrid, como capital, donde ésta se reflejó de forma más evidente<sup>18</sup>. Martínez Bara comentaba, en su día, un detalle (anécdota, a fin de cuentas) que refleja sin embargo un hecho importante: cuando la Corporación madrileña presentó al Rey, en 1810, los dibujos realizados por Silvestre Pérez para levantar una estatua en la Plaza de Santa Ana, José I modificó en la cartela del proyecto la palabra *ciudad*, (que de propia mano hacía referencia a Madrid), y la sustituyó por *Corte*<sup>19</sup>. En este sentido queda claro que hubo una especial preocupación por transformar y modificar Madrid, pretendiendo que las reformas llevadas a cabo en la capital fuesen paradigma de una reflexión urbanística que debía llegar al resto de las ciudades españolas. Repasando los diferentes estudios realizados sobre aquel Madrid (la mayor parte de las veces dependientes de lo escrito por Madoz o Fernández de los Ríos) vemos cómo las transformaciones llevadas a cabo en aquel momento, se entienden desde lo que se definió la actividad del *Rey Plazuelas* (calificativo que muchos utilizaron como insulto, sin comprender realmente la grandeza de tal

18. M. Artola, en su estudio sobre *Los afrancesados*, da una importante relación de documentos sobre José Napoleón en Madrid. Entiendo que por la temprana fecha de la publicación de este estudio no pudo tener presente el catálogo recientemente publicado por los Archives Nationales de París sobre los fondos de José Napoleón que se encuentran allí depositados. Sería necesario realizar, en estos archivos, una investigación en profundidad que permitieran buscar datos sobre las transformaciones de Madrid

durante aquellos años. Paralelamente a esto siempre es necesario consultar los estudios de Manuel Gómez Imaz *Los periódicos durante la Guerra de la Independencia*, Madrid, 1920; Eugenio Hartzenbusch *Apuntes para un catálogo de periódicos madrileños desde el año 1661 a 1870*, Madrid, 1894, las Memorias del Conde de Girardin, *A la cour de Joseph Bonaparte a Madrid (1808-1813)*, París, 1911; las memorias también de Geoffrey de Grandmaison *Les Debuts de Joseph Bonaparte*, en «*RQH*», 1908, vol LXXXVIII,

calificativo); se destaca cómo su actividad se centró fundamentalmente en expropiar conventos y, como resultado de una política anticlerical, derribar algunos de ellos. Tal actividad condujo a la aparición en la capital de algunas pequeñas plazas y esto es, con alguna breve referencia al gran proyecto que intentaba unir el Palacio Real con la Iglesia de San Francisco, todo o casi todo lo que se nos cuenta de aquellos seis años de intensa actividad urbanística. Incluso Martínez Bara intentaba explicar, al estudiar la historia de las plazas de Santa Ana y San Miguel, como previo al proyecto napoleónico había existido ya un expediente municipal, en 1807, formalizado por orden del Consejo de Castilla, y en el cual se preveía la organización de una plazuela en la huerta del convento de los Carmelitas Descalzos, próxima a las calles Huertas y Prado. Entiendo sin embargo, que la mera enumeración de algunos proyectos oculta la intención real existente. Sabemos cómo Napoleón intentó transformar París no sólo en una importante ciudad sino que su deseo era convertirla en las más importante del mundo y en algún sentido este esquema pudo aplicarse también a la Corte española, al desear hacer de la capital un ejemplo paradigmático de intervenciones urbanas. La idea que se esbozó en el París napoleónico consistió, en un principio, en desarrollar lo que en años anteriores se había denominado *plan de los*

págs. 543-574. En el Archivo Histórico Nacional (Consejos, leg. 1784) existe una importante relación de los empleados por José Napoleón en los cuales se podrían deducir quienes eran sus arquitectos. Al margen entonces de los proyectos concebidos por el Ayuntamiento interesa destacar un doble hecho: en primer lugar la Comisión de Arquitectura de la Academia de San Fernando vio interrumpida su actividad, produciéndose un salto entre 1808 y 1813; paralelamente el estudio de las licencias de

obras concedidas en aquellos años demuestra cómo la actividad se redujo en torno a 1811-12 (coincidiendo entonces con los años del hambre) retomándose años después. En 1808, la actividad fue importante: destacamos que se presentaron proyectos de Pedro de Avila, Julián Barcenilla, Alfonso Vargas, Juan Antonio Cuervo, Custodio Moreno, Silvestre Pérez, Vicente Sancho, Joaquín Troconiz o Joaquín Riego Pita.

*artistas* y que ahora, se precisaba, como «... es tiempo de realizar los grandes proyectos de artistas que han precedido»<sup>20</sup>. Debido sin embargo a que no pudieron utilizarse los terrenos que, en un principio, tanto la Convención como el Directorio habían convertido en bienes nacionales al confiscarlos al clero o a los emigrantes (puesto que el Emperador había devuelto estos terrenos a sus antiguos dueños) no pudo llevarse a cabo la propuesta. Expropiar los solares era, por otra parte, inviable, dado el alto costo de los mismos, por lo que la intención política hubo de quedar en suspenso, no pudiendo desarrollarse. La situación de Madrid era bien distinta: en 1808 se presentaban los supuestos que en Francia se habían dado durante la Convención y el Directorio, sobre expropiaciones, y por ello se convirtieron en bienes nacionales tanto algunos conventos de la Iglesia como las propiedades de los partidarios de Fernando VII, abriéndose la posibilidad de establecer desde la administración una política sobre la ciudad que iba más allá de una mera actuación puntual en partes concretas de la capital. Por ello es necesario plantear el estudio de la urbanística napoleónica en Madrid desde la existencia de un plan general, coherente con los supuestos esbozados en la Francia de la Convención, desarrollados posteriormente, por lo menos en teoría, en el París napoleónico.

19. Martínez Bara: «*El rey José I y las plazas de Santa Ana y de San Miguel*», en «*Anales del Instituto de Estudios Madrileños*», 1967, tomo II, págs. 345-356. Destaca la existencia de un expediente, fechado en 1807, en el Archivo de la Secretaría del Ayuntamiento de Madrid (A.S.A., apertura de plaza, sección 1, leg. 133-24) donde se describe el proyecto anteriormente citado. Sobre el plan de los artistas en Madrid ver Lavedan, *Histoire de l'urbanisme. Epoque Contemporaine*, París, 1952, pág. 13, nota 3. Sesión de la

Comisión General de las Artes, de 30 de septiembre de 1793.

20. P. Lavedan, op. cit., pág. 21



Lavedan esbozó en su día una idea interesante en su desarrollo: Quatremère de Quincy<sup>21</sup>, amigo del prefecto Frochot, jugó un papel decisivo entre los entonces Consejeros Municipales, (Concejales), resaltando la conveniencia de establecer un plan sobre París concebido en base a organizar nuevas plazas y definir grandes avenidas. Ello significaba, en primer lugar, la conveniencia de definir un plan de ciudad que analizase dónde era necesario actuar, precisando en qué puntos concretos debían llevarse a cabo tales operaciones; en segundo lugar, la propuesta suponía generalizar a toda la ciudad la política de alineación de fachadas, planteando cómo la misma no debía concebirse de forma puntual, como sucediera en la España de Carlos III, sino que, por el contrario, se quería que la calle fuese reflejo y testimonio de un nuevo programa; por último, se definía una relación de jerarquías entre las calles y se planteaban los anchos de las mismas dependiendo no tanto (como había ocurrido en las ordenanzas parisinas de 1783) de unir éstas, los paseos del límite de la ciudad con el centro sino, por el contrario, valorándose desde el concepto mismo de centro de ciudad; por ello entiendo que el estudio de la plaza de San Francisco, en Sevilla, o los proyectos para las plazas de Santa Ana, las Comendadoras o del Rey, en Madrid, no deben analizarse, como se ha hecho sistemáticamente,

desconexas de su ubicación sino, destacando como junto a tales proyectos propuestas de nuevas alineaciones: en este sentido, en cualquiera de los proyectos propuestos por la administración debe estudiarse en qué zonas de ciudad se produjo el mismo, cuál era la importancia de las calles que conducían a dichas plazas y cuál fue, la intención al reorganizar aquellos ejes, modificando la trama existente. Parece evidente que José Napoleón tuvo un gran interés por la arquitectura. A menudo, los estudios sobre la historia de las ciudades españolas ignoran los conocimientos que aquél demostró tener durante los años de su estancia en Nápoles, cuando procedió a transformar la imagen de la ciudad. Preocupado, por otra parte, por la etiqueta y el ceremonial de la Corte, sabemos (gracias a la documentación que existe, sobre su Casa, en el Archivo Histórico Nacional) que bajo las órdenes del Intendente General se encontraban 182 empleados, de los cuales 3 era arquitectos de obra, figurando además en la relación 4 profesores de ciencias y artes<sup>22</sup>. El ambiente literario que se configuró en la Corte de José Napoleón a menudo se ha identificado con el catálogo de las obras de arte que fueron llevadas por el séquito de José Napoleón tras su huida a Francia: creo, sin embargo, que sería interesante conocer el ambiente artístico que rodeó

al monarca francés durante su permanencia en España, complementando además dicha relación con un análisis de quienes juraron, en un principio, fidelidad al nuevo monarca, así como con otro paralelo, sobre quienes fueron *purificados* a partir de 1814. Sabemos tan solo que arquitectos como Silvestre Pérez, Prado Maariño, el valenciano José Martínez..., fueron *purificados*, en la Academia de San Fernando, por orden de Fernando VII, pero poco más conocemos sobre el entorno arquitectónico que rodeó al Rey. Sin embargo, Matilla Tascón<sup>23</sup> dio, en su momento, una importante referencia al tema al facilitar una relación de los artistas residentes en Madrid a quienes se impusieron impuestos, en 1811, para contribuir a los gastos de guerra: en ella figuran como personajes de singular relieve Ignacio Haan, López Aguado, el propio Silvestre Pérez, Pedro Zengoitia o Juan de Villanueva, personajes que se señala próximos a la Corte y gozaban de gran prestigio en ésta. ¿Cuál era la situación de Madrid a la llegada de José Napoleón? Por las relaciones de viajes, las descripciones de entradas o, incluso, por los periódicos madrileños sabemos que poco había variado frente al desarrollo urbano que he comentado en el capítulo anterior. El centro de la ciudad se situaba en la Puerta del Sol y en la calle de la Montera y gracias a unos *«Papeles para formar*

*la guía de forasteros de Madrid durante la dominación francesa»*<sup>24</sup> que se encuentran en el Archivo Histórico Nacional, conocemos algo de la vida cotidiana, dónde se ubicaban las fondas y posadas y, al mismo tiempo, cómo el éxodo de numerosos vecinos tuvo como consecuencia que muchas viviendas se encontrasen vacías a la llegada del francés, por lo cual la propuesta formulada por Jovellanos años antes, el proyecto de ensanche en la zona norte, carecía de lógica al haberse rebajado el precio de los alquileres «... están la mitad de las casas desalquiladas y no se ven más que papeles en los balcones»<sup>25</sup>. El ejército napoleónico, que entró en Madrid el 3 de diciembre de 1808, provocó, como sabemos, la destrucción de la Fábrica de Porcelana, del Observatorio y del Palacio del Buen Retiro<sup>26</sup>. Los franceses penetraron en la ciudad, a través del Prado, por los altos de la calle de Alcalá y Atocha y en este sentido quisiera plantear, como sugerencia, la posibilidad de estudiar el uso militar de la ciudad, la geografía militar de la misma, analizando tanto cómo se organizó el despliegue sobre Madrid (destacando cómo en su avance las tropas militares siguieron, sorprendentemente, idéntico itinerario al que habían seguido los Reyes con ocasión de las entradas reales) o dónde se ubicaron los campamentos. Lo que de cualquier forma es

21. Op. cit., pág. 13, nota 5.  
Cita R. Schneider: *Quatremère de Quincy et son intervention dans les Beaux-Arts*, 1910.

22. E. Sarrablo Agüeroles: *«La vida en Madrid durante la ocupación francesa de 1808 a 1813»*, en *«Estudios de la Guerra de la Independencia»*, Zaragoza, 1982, pág. 215. Ver, sobre los profesores de ciencias y artes, pág. 216. Interesa, en este sentido complementar la información con el estudio del trabajo de J. Pérez de Guzmán *«La Corte del Rey José»*, publicado en *«IEA»*, 1908, vol. LXXXV, págs. 242-43; 367 y 369-71. Artola cita cómo en el Archivo Histórico Nacional existe (Estado, leg. 10) una relación de los sujetos que sirvieron al

Rey. Igualmente, en el Archivo del Palacio Real de Madrid, figura (tomo IX y X de Papeles Reservados) la relación de los individuos que juraron fidelidad al intruso y, al mismo tiempo, a la de los adeptos al «intruso».

23. Matilla Tascón: *Arte español*, 1956. La relación es importante porque señala con cuanto dinero debían contribuir, de forma obligada, cada uno de los arquitectos en aquellos años y las cantidades pueden servirnos para comprender cuál era su importancia en la Corte y cuál era, al mismo tiempo, su actividad.

24. A.H.N., Estado, leg. 3085.

25. E. Sarrablo Agüeroles, op. cit., pág. 222.

26. Ibid, pág. 194. Es interesante conocer cuál fue la planimetría levantada por los franceses sobre Madrid, en los momentos de la invasión; ver al respecto *«Plan de Madrid et de ses environs, levé en 1809 par Mr. Betanbole, Capitaine au Corps Royal des Ingenieurs Géographes militaires. Lithographie au Bureau Topographique de l'Armée»*, en 1823, S.G.E., sig.: E-9-2-47.

*«Plan topographique de la Ville de Madrid et ses environs; avec la position de l'Armée Française pendant le Bombardement»*, 3 de diciembre de 1808, S.G.E. sig.: E-9-2-46. *«Bando del Consejo al público de Madrid, sobre la fortificación de la Villa»*. 25 de noviembre de 1808, A.H.N., Col. R. Cédulas, núm. 4921, Cons. Lib. 1504, núm. 149. *«Bando señalando los puntos para las obras de la fortificación de Madrid y avisando al público que el que guste de contribuir a este servicio se presente en los cuarteles»*, 28 de noviembre

de 1808, A.H.N., Col. R. Cédulas, Cons. Lib. 1504, núm. 151. *«Estado que manifiesta lo recaudado en las cinco Puertas Reales de Madrid en los cuatro meses de Septiembre a Diciembre de 1809»*, (Cuadro esquemático), British Lib., Cat. Manuscripts Spanish Lana., sig.: Eg. 426 (211).



evidente es que la ciudad de 1808, a pesar de tener su centro en el mismo punto donde la tenía aquella otra definida en los tiempos de Carlos III, ha variado radicalmente modificándose incluso la ubicación de los barrios que, en aquel momento, analizaba dentro de una hipotética *geografía del placer*. Ahora «... también estaban mal afamados los barrios vecinos de los postigos del Marqués de Maravillas y de Fuencarral, por ser refugio de la gitanería, a pesar de que la sala de alcaldes de Casa y Corte habían decidido reiteradamente... que estas gentes no pudieran residir a menos de 25 leguas de la Corte»<sup>27</sup> y Solórzano escribía que éstos eran los barrios de *las arpías* de Madrid, añadiendo además, Salas Barbadillo, en su *Caballero Puntual* que aquella zona era el destierro de los cortesanos. Desde este momento se esboza una doble política sobre la ciudad, con idénticos objetivos, pero que entiendo deben ser diferenciados: por una parte la Corporación asumió los supuestos esbozados por la Corte francesa sobre la ciudad y, paralelamente, el Ministerio del Interior establece un conjunto de pautas que favorecerán la labor municipal. Así, entre 1809 y 1812 «... todo Madrid ha visto que la municipalidad se ha dedicado a la consagración y al aumento de las aguas potables, a la limpieza de las calles y pozos, a los empedrados, a la iluminación, al cuidado de los paseos y las avenidas, a la policía

y al mantenimiento de cárceles y presidios, a la libertad de abastos, y ha visto en el gobierno municipal no una reunión de hombres ambiciosos, intrigantes, defensores de tasas y de abusos del estanco y extractores de multas y apremios, sino unos ciudadanos francos, liberales, activos, humanos, prontos a socorrer al infeliz, defensores de la libertad de comercio»<sup>28</sup>. En el discurso inaugural de instalación en la nueva municipalidad, celebrado el 4 de enero de 1812, se refleja que en las proximidades del paseo del Prado se había construido, a comienzos de 1800, una bóveda de «... 500 varas de largo y 4 de ancho»<sup>29</sup>, la cual estaba ya acabada a mediados de 1810, cubriendo el Albañal y que «... será en adelante la parte más agradable de este delicioso paseo». Otra mina de iguales dimensiones se construía en el paseo de San Vicente «... en el sitio llamado Florida, a orillas del río Manzanares» y que acabó también en 1810. Coherente con la política esbozada en París<sup>30</sup> (y, al mismo tiempo, con la también existente en Madrid desde los momentos de Sabatini, sobre alcantarillados y conducciones de agua) el Ayuntamiento napoleónico realizó importantes obras en la ciudad: se dispusieron fuentes en numerosas plazas (por ejemplo, en la plazuela de la Cebada); se demolieron los arcos que comunicaban una manzana con otra, al entenderse que era usurpación

por los particulares de un espacio público, que quitaba visualidad y ventilación a las calles, facilitando además la propagación de los incendios (tal y como se había visto en la plaza Mayor, en 1790); se publicaron ordenanzas que prohibían a los particulares ocupar, mediante gradas, las aceras; se eliminaron verjas que afeaban las fachadas de los templos... y, en la idea de fomentar el embellecimiento de la ciudad, José Napoleón concedió al Ayuntamiento de Madrid, en mayo de 1809, parte de los jardines del Buen Retiro<sup>31</sup> con objeto de instalar allí un paseo público. La idea era que la Corporación madrileña pudiese arrendar los edificios, casas y obras públicas comprendidas en el espacio cedido con vistas a sufragar, con estas cantidades, los gastos que ocasionase la construcción del paseo<sup>32</sup>; en consecuencia se prohibía derribar ningún edificio, aunque fuese necesario para la consecución del plan, sin contar previamente tanto con la autorización del ministro del ramo como con la del superintendente de la Casa Real. Por encima de cualquier decisión del Ayuntamiento aparece, como órgano superior, la referencia al ministerio del ramo o, lo que es lo mismo, al Ministerio del Interior<sup>33</sup>. El porqué de esta decisión hay que buscarlo en el decreto de 6 de febrero de 1809 por el cual se asignaba a este ministerio el cuidado de hospitales civiles; casas de misericordia y

establecimientos hospitalarios o de beneficencia; la construcción y conservación de caminos, puertos mercantes, puentes, canales, calzadas y otras obras públicas; navegación interior, conducción de balsas y sirgas de barcas; desecación de pantanos y montes; asuntos referentes a industria, fábricas, manufacturas, acerías, premios y fomentos; fiestas públicas, organización y progreso de teatros; formación y organización de académicas sabias; fijación de límites de provincias y pueblos; atribuciones sobre el establecimiento y conservación de caminos transversales y régimen en las cárceles. Parece claro que si el Ministerio del Interior tenía aquellas competencias, al gobierno municipal se le concedió la gestión de obras en la ciudad, siempre que su aprobación quedase supeditada a las autoridades napoleónicas. Parece obvio señalar que existió, pues, una clara dependencia entre la imagen de ciudad concebida por el ministerio y la ejecución de los trabajos, por lo que no debe sorprender que una de las más importantes intervenciones en Madrid fuese la plaza de Santa Ana. Anteriormente, al tratar del ensanche y embellecimiento de Madrid en la segunda mitad del siglo XVIII he comentado cómo en el desarrollo de la ciudad se configuraron unos ejes direccionales de crecimiento que, desde la Puerta del Sol, conducían tanto hacia el norte (Hortaleza) como hacia el frente

27. Ibid, pág. 174. Comenta el texto de García Cortés sobre Madrid.

28. «Gaceta de Madrid», 20 de enero de 1812. El discurso de toma de posesión de Manuel García de la Prada, pronunciado el 4 de enero de 1812, se conserva (y el dato no aparece en los textos de Mercader Riva) en el Archivo Municipal de Madrid, Secretaría, sec. 2, leg. 398, núm. 10. De cualquier forma es imposible olvidar las difíciles circunstancias en las que se encontró Madrid entre 1811 y 1812, ver entonces al respecto M.<sup>a</sup> Concepción Alfaya López: «Datos para la historia económica y social de España. Abastos y tasas

(1800-1820)», «Revista de la Biblioteca, Archivo y Museo del Ayuntamiento de Madrid», III, (1926), 203-21; Manuel Espadas Burgos: «El hambre de 1812 en Madrid», «Hispania», 110, (1968), 594-623; M. Espadas Burgos: «Hambre, mendicidad y epidemia en Madrid, 1812-1823», «Anales Instituto de Estudios madrileños», VII, (1972), 371-393. De cualquier forma, y sobre las medidas oficiales dictadas por el gobierno interesa ver J. Indalecio Caso: «Guía legislativa. Índice general de las leyes, decretos, órdenes y

circulares, contenidos en los 90 tomos de la colección legislativa oficial de España, que comprende desde el 24 de septiembre de 1810 hasta el día», Madrid, 1859-1860, 2 vols.

29. Sarralbo Aguarales, op. cit., pág. 229.

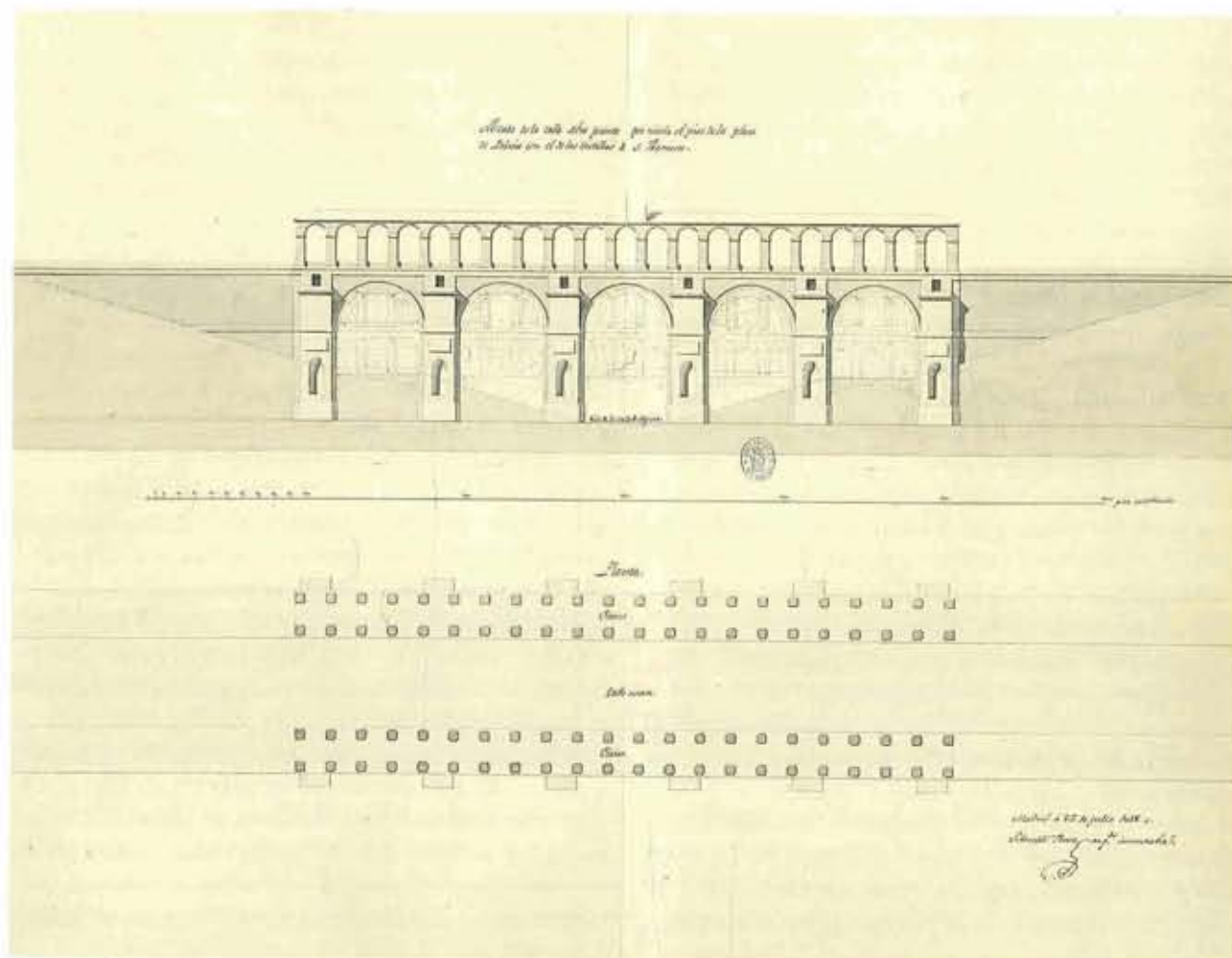
30. E. Sarralbo Aguarales, op. cit., pág. 229.

31. «Gaceta de Madrid», 9 de mayo de 1809.

32. «Gaceta de Madrid», 9 de marzo de 1808.

33. J. Mercader Riva: José Napoleón, Rey de España, op. cit., pág. 277. Cita un memorial titulado «Estado que manifiesta los caudales que ha percibido la Municipalidad de Madrid y los que ha de emplear para atender a los importantes objetos de su Instituto desde el día de su instalación, de 1 de septiembre de 1809 hasta 31 de diciembre de 1809», firman Juan Vila Boyer, Pedro Monfort y Francisco Floriano. Madrid, 15 de marzo de 1810.





Proyecto para el Viaducto en Madrid. Silvestre Pérez. 1810. B.N.

de los Prados (Santa Isabel y Magdalena). En este orden, las calles del Prado y Huertas habían adquirido especial significación, centrándose ésta, sobre todo, en la confluencia de ambas con la calle de Atocha. El espacio definido en las inmediaciones de la plaza del Angel, convento de San Sebastián y convento de Santa Ana se configuró como uno de los espacios representativos más importantes y al estudiar los recorridos de las comitivas reales he destacado cómo, precisamente, en sus inmediaciones se planteó siempre el quiebro de recorrido que permitía enlazar la calle Mayor con el acceso al Palacio del Duque de Medinaceli; por ello entiendo que no debe extrañar que en lo que entonces era manzana 215 se concibiera una intervención radical, consistente en derribar el convento de Santa Ana, comprar algunas de las viviendas situadas en aquella manzana, frente al Coliseo del Príncipe, con vistas no sólo a definir un espacio que sería el espacio de la plaza, sino también a potenciar (como he señalado anteriormente, al destacar el carácter sagrado que ahora adquieren los edificios de la administración) la imagen del teatro ..., construir una plaza, «que diese desahogo a aquel paraje, haciendo desaparecer la estrechez de la calle de la Lechuga y el mismo defecto en la embocadura del Prado, dejando además la entrada del teatro del Príncipe con anchura y comodidad requerida en semejante edificio»<sup>34</sup>.

El proyecto de creación de la plaza de Santa Ana va más allá de la voluntad por definir un espacio abierto en la ciudad, consecuencia de un derribo de convento, lo que se define es una operación urbanística, bien calculada que pretende alterar la trama y potenciar, al mismo tiempo, la presencia del teatro en la ciudad, por lo que no sólo se enfatiza la circulación por una de las vías más importantes de la población, sino que, al mismo tiempo, se

desarrolla la política de equipamientos culturales, organizando frente al teatro del Príncipe un gran espacio. Es cierto que habían existido (como he comentado anteriormente, en el proyecto de la Casa de Correos) intervenciones urbanas que tendían a alterar las alineaciones existentes, proporcionando así, poco a poco, como había esbozado Laugier, un cambio paulatino en la imagen de ciudad: el proyecto de la plaza de Santa Ana debe valorarse como paradigma de un nuevo tipo de propuesta, puesto que refleja la voluntad por definir un espacio colectivo precisamente en una de las zonas de la ciudad de mayor actividad, actuación identificable con la que, muy pocos años después, se replantea en las proximidades de la plaza Mayor.

Con anterioridad, al comentar los recorridos utilizados por las comitivas reales que, en tiempos de Carlos III y Carlos IV, atravesaban Madrid, destacaba la existencia de tres puntos confusos en la trama urbana donde, desde la idea de comitiva, se producía un extraño quiebro en el recorrido que rompía la idea de perspectiva: el primero se situaba, precisamente, al desembocar la calle del Prado en la plazuela del Angel (y, por ello, la obra napoleónica en la plaza de Santa Ana); el segundo, en las proximidades de la plaza Mayor, al salir ésta en dirección a Palacio y bajar, por la puerta de Guadalajara, hacia la calle Mayor, (en este lugar, el Ayuntamiento napoleónico decidió derribar el mercado de pescado allí existente, puesto que dificultaba la buena marcha de la comitiva y restaba grandiosidad al entorno urbano. Además, y desde el incendio de 1760, era evidente la intención de intervenir en esta zona, dignificando tanto el acceso por Platerías como la propia plaza Mayor); el tercer punto confuso en el recorrido se configura en el acceso mismo al Palacio Real, desde la calle Mayor. Sabatini, en el proyecto que concibió en torno a

34. A.S.A., Archivo Corregimiento, S-241-52. Se trata de un expediente de la sección de Corregimientos, serie de policía urbana: José Martínez Hervás ordenaba, el

4 de junio de 1810, al Corregidor de la Villa, D. Dámaso de la Torre, que tasase las casas antes citadas con vistas a iniciar los trabajos para la plaza. Sobre los

derribos ver Madoz, en su *Diccionario Histórico*, tomo X, pág. 688. Así mismo, Mesonero Romanos: *El antiguo Madrid*, Madrid, 1981, tomo I, pág. 300, núm. 1.



1770, proponía la ampliación del Palacio hacia el sur de la ciudad —tal y como refleja Espinosa de los Monteros en su plano— detallando cuál era la situación de la zona: la pequeña iglesia de la Almudena taponaba, por así decirlo, la circulación desde la calle Mayor y determinaba que el acceso a Palacio hubiese de efectuarse de forma paralela a la fachada central. Para ello el italiano esbozaba una doble opción: definía, en primer lugar, un gran Patio de Armas más allá de la Armería y fijaba la necesidad de acceder al Palacio a través de esta nueva edificación; además (y el dato ha sido pocas veces analizado) proponía la organización de una calle frente a la fachada Este de palacio (lo que actualmente es la calle Bailén) y apuntaba la posibilidad de llegar desde la calle Mayor hasta lo que posteriormente él proyectaría como palacio de Grimaldi.

Si el primero de los puntos confusos en el recorrido tuvo solución para el trazado de la plaza de Santa Ana, a finales de 1809 se procedió —con carácter urgente— a trasladar el mercado de pescado existente en las proximidades de la plaza Mayor a un lugar próximo que reuniera condiciones de comodidad y seguridad pública. La actitud coincide con la política de aumentar el número de mercados<sup>35</sup> que, en esos mismos momentos, se plantea en el París napoleónico y, en este caso concreto de Madrid, se intentó tanto proceder a ennoblecer la propia plaza Mayor como a construir un mercado; por ello se decidió demoler la iglesia de San Miguel (inmediata a la plaza), actuar sobre la pared que había dejado el incendio de 1790 como en parte de la manzana 169, que lindaba con esta misma, abriendo por último una pequeña porción de la manzana 171. Se quiso organizar una plaza cuadrada donde ubicar el mercado y, frente a la política de desamortización ya planteada, se decidió

trasladar la iglesia de San Miguel, con cargo al Ministerio de Asuntos Eclesiásticos, a otra iglesia capaz, decente y situada en paraje oportuno. El templo de San Miguel se encontraba arruinado, tras el incendio de 1790 y acabó por ser demolido, facilitando la nueva plaza (situada frente a Platerías, y que formaba con los callejones laterales de la Chamberga y San Miguel) un espacio valorado como lugar de desahogo comercial de la plaza Mayor, similar, como alternativa de plaza, a la que también se concibe en esos momentos en el espacio que denominamos plaza de Santa Cruz.

Dentro de la política de creación de mercados, también se construyó en Madrid un nuevo almacén, junto al Peso Real con la intención que los vendedores guardaran en él sus mercancías «... con limpieza y sin confusión»<sup>36</sup> tal como se dirá en 1810. Pero sin duda la intervención más notable que se lleva a cabo en estos momentos es la propuesta que se hace para reordenar las inmediaciones del Palacio Real.

Tras la descripción que diera De Jaucout en la *Enciclopedia*, al tratar sobre la ciudad y señalar «... une ville soit belle,... il faut que le principales rues conduissent aux portes; qu'elles soient perpendiculaires les unes aux autres, autant qu'il est possible, afin que les encoignures des maisons soient en angle,... Dans le concours des rues, on pratique des places, en conservant une uniformité dans façade des hotels ou des maisons qui l'entourent, et avec des statues et des fontaines»<sup>37</sup>, tanto los difusores de Laugier como el propio Ponz habían aceptado la necesidad de abrir espacios en la ciudad, valorando las esquinas y proyectando grandes paseos con arbolado «... Así como las naciones bárbaras introdujeron el mal gusto en las partes que componen y adornan una ciudad, lo introdujeron también en sus planos y distribución»,

dirá Ponz, criticando la ciudad barroca, «... y no hubo la advertencia de dejar plazas regulares a ciertas distancias, puesto que las que dejaron merecen el nombre de descampados o recodos»<sup>38</sup>. Por ello el problema del entorno del Palacio Real abre puertas a una doble reflexión; valorar, en primer lugar, cuáles fueron los supuestos que José Napoleón adoptó en Nápoles y, al mismo tiempo, comprender en qué medida el proyecto de Sabatini pudo influir en la ordenación. El autor del proyecto que pretendía unir el Palacio Real con la iglesia de las Cortes, fue Silvestre Pérez y el diseño por él concebido respondía a la intención de José Napoleón por establecer un espacio alternativo al existente en el Madrid borbónico. Recordemos cómo José I, con vistas a ampliar los Prados, había cedido al Ayuntamiento parte del Buen Retiro. Su idea primera fue potenciar la ciudad borbónica, pero poco después define un cambio fundamental al pretender modificar el centro de actividad de la ciudad, desplazando hacia el frente opuesto el lugar de encuentro de la población, para lo cual se definía una gran ágora, valorada como espacio colectivo. Pérez partía entonces de una reflexión sobre los proyectos anteriores. Tras los iniciales dibujos de Juvara para el Palacio Nuevo se planteó una importante problemática al mantener el antiguo Alcázar su inicial posición, conservando su imagen de castillo medieval situado sobre una altura y rodeado, en tres de sus frentes, por fuertes desniveles que definían el paseo de San Vicente, el paseo de la Florida y ribera del Manzanares y la calle de Segovia. Además, y por si fuese poco, en la calle de Segovia un fuerte terraplén separaba el palacio de la ciudad, marginando una zona que en esos momentos, las Vistillas, tenía un importante desarrollo debido, sobre todo, a las intervenciones planteadas, desde

1740, por los Duques del Infantado. Estudiadas estas propuestas por Virginia Tovar y Africa Martínez sabemos que aquel frente oeste de la ciudad fue el único donde hubo (tomando la proximidad del palacio como referencia) un importante número de construcciones que se ofrecieron como alternativa al desarrollo aristocrático del frente de los Prados; de igual modo, un poco más al sur de esta zona hemos visto cómo aparecía un espacio urbano que había quedado marginado de la población, y donde tan sólo se había definido una política de trazado de paseos y caminos en época de Fernando VI. Tras el proyecto de Juvara, Sachetti elaboró una propuesta para unir ambas partes de ciudad mediante la construcción de un viaducto que debía no sólo poner en comunicación estas zonas, sino, y al mismo tiempo, dignificar la entrada al Palacio; por ello el proyecto de Silvestre Pérez<sup>39</sup> debe entenderse como continuación de la problemática anterior, si bien aparece ahora un programa de necesidades radicalmente distinto. Pérez intenta resolver el problema de la cuesta de la Vega (que definía las Vistillas, y daba pie a la calle de Segovia) al unir el Palacio con el barrio del Infantado, dando solución, mediante una calle con amplia perspectiva, a la problemática ya esbozada en Nápoles de cómo unir el palacio con la ciudad. La posibilidad de construir un viaducto, que ya había sido apuntada por José Napoleón en Nápoles como solución para salvar la vía de Toledo, vuelve a plantearse en este caso con la salvedad que el proyecto de Pérez no consiste tan sólo en el diseño del viaducto, sino que, tomando éste como pretexto, organiza un conjunto de grandes plazas circoagonales que, por sus dimensiones (casi 400 m. de longitud) nos recuerdan el proyecto de Antolini para el Foro napoleónico en Milán.

35. Ibid. Conviene ver igualmente pág. 448. Señala la existencia en el Archivo del Palacio Real, Sección de Papeles Reservados, vol. IX. Registro General de Decretos,

fol. IX, núm. 9. También A.G.P., Ibid., fol. 70, 12 de diciembre de 1812. Ver también la «Gaceta de Madrid» de 15 de diciembre de 1809.

36. A.H.N., Estado, leg. 3113. Carta de Dámaso de la Torre a José I, fechada el 13 de febrero de 1810. Describe, en esta carta, los proyectos que pretende desarrollar en la

Corporación Madrileña en los primeros años del régimen napoleónico.

37. *Enciclopedia*, ver la voz «Ville».

38. A. Ponz: *Viajes*, t. IV, pág. 20.

39. Los planos de Silvestre Pérez se encuentran en la Biblioteca Nacional. Conviene ver, igualmente, J. Mercader Riva: *José Napoleón, Rey de España*, op. cit., pág. 448.

Señala la existencia en el Archivo del Palacio Real, sección Papeles Reservados... Ver nota 176. Igualmente nota 179 y nota 180.



«... Silvestre, Pérez», (dice Chueca<sup>40</sup>, comentando el proyecto) comenzó por resucitar una idea de ampliación de Sabatini consistente en crear una gran plaza monumental, al mediodía del Palacio, y que corresponde a la actual plaza de la Armería, pero trazada con mayores vuelos y que termina en exedra. Siguiendo un riguroso eje norte-sur, une a la plaza de Sabatini otra cuadrada con un obelisco en el centro que marca la terminación de la calle Mayor. Desde esta plaza cuadrada, a través de una calle sobre puente se pasaba a una plaza circoagonal que enlazaba con San Francisco el Grande, donde proyectó una gran fachada que miraba a uno de estos ejes diagonales. En el centro de este nuevo espacio, que tiene forma de cruz romana, colocó un arco de triunfo con tres centros, y en los extremos de las exedras, sendos monumentos». Difícilmente pudo Pérez resucitar una idea de Sabatini. Las diferencias que separan la imagen y propuesta de ciudad de ambos arquitectos son evidentes, sobre todo si tenemos en cuenta que el italiano había desarrollado en España los supuestos barrocos esbozados en Roma y Nápoles en 1750 mientras que, por el contrario, Pérez pretende difundir una nueva propuesta de ciudad. Parece claro que sí hubo una voluntad común por dar solución a un mismo problema, pero interesa matizar que a estos problemas comunes se dieron soluciones diferentes no sólo desde lo formal sino también desde lo conceptual. La propuesta de Pérez consistía en unir dos puntos que, para la nueva monarquía napoleónica, adquirirían singular importancia: el palacio, entendido como residencia del Ejecutivo, y las Cortes, como sede del Legislativo. Transformada la iglesia de San Francisco en Cortes del país, con capacidad para 1.000 procuradores, la unión entre ambos edificios significa una puesta en relación entre Ejecutivo y

Legislativo que había aparecido ya en el proyecto que L'Enfant, ingeniero militar francés, definiera mediante un eje que, al quebrarse precisamente frente al Potomac, ponía en relación la Casa Blanca y el Capitolio. El proyecto, en cada una de sus partes (es decir, dividiéndolo en patio de honor, plaza de armas, viaducto, plaza circoagonal y nuevo proyecto de reconversión de San Francisco en Cortes del país) parece claro que impone la necesidad de una mínima reflexión sobre cada uno de ellos.

Aislado el Palacio del resto de la ciudad, debido a un importante conjunto de edificaciones (Juego de Pelota, Biblioteca, Cámara del Tesoro...) que se interponían entre la fachada este del Palacio Nuevo y el Teatro de los Caños del Peral, la propuesta de Silvestre Pérez pretenderá organizar, frente a la fachada que mira a Madrid, una gran plaza circular que tenía como función enlazar con la Puerta del Sol y calle de Alcalá a través de un gran bulvar. En este proyecto la pretensión del arquitecto era intervenir de forma decisiva en el conjunto de callejuelas que caracterizaban el barrio de los Austrias y, para ello, proponía una idea que coincidía con la voluntad de aproximar la ciudad al Poder Real. Iniciados los derribos, frente a la fachada este del palacio quedó un gran solar que, de alguna forma, fue necesario acondicionar y tan sólo después de la Guerra Isidro González Velázquez<sup>41</sup> dio forma al mismo, organizando una gran plaza circular con columnas y suprimiendo la idea inicial de potenciar la calle Arenal, convertida en gran bulvar que uniese el centro comercial de la ciudad con la nueva ágora.

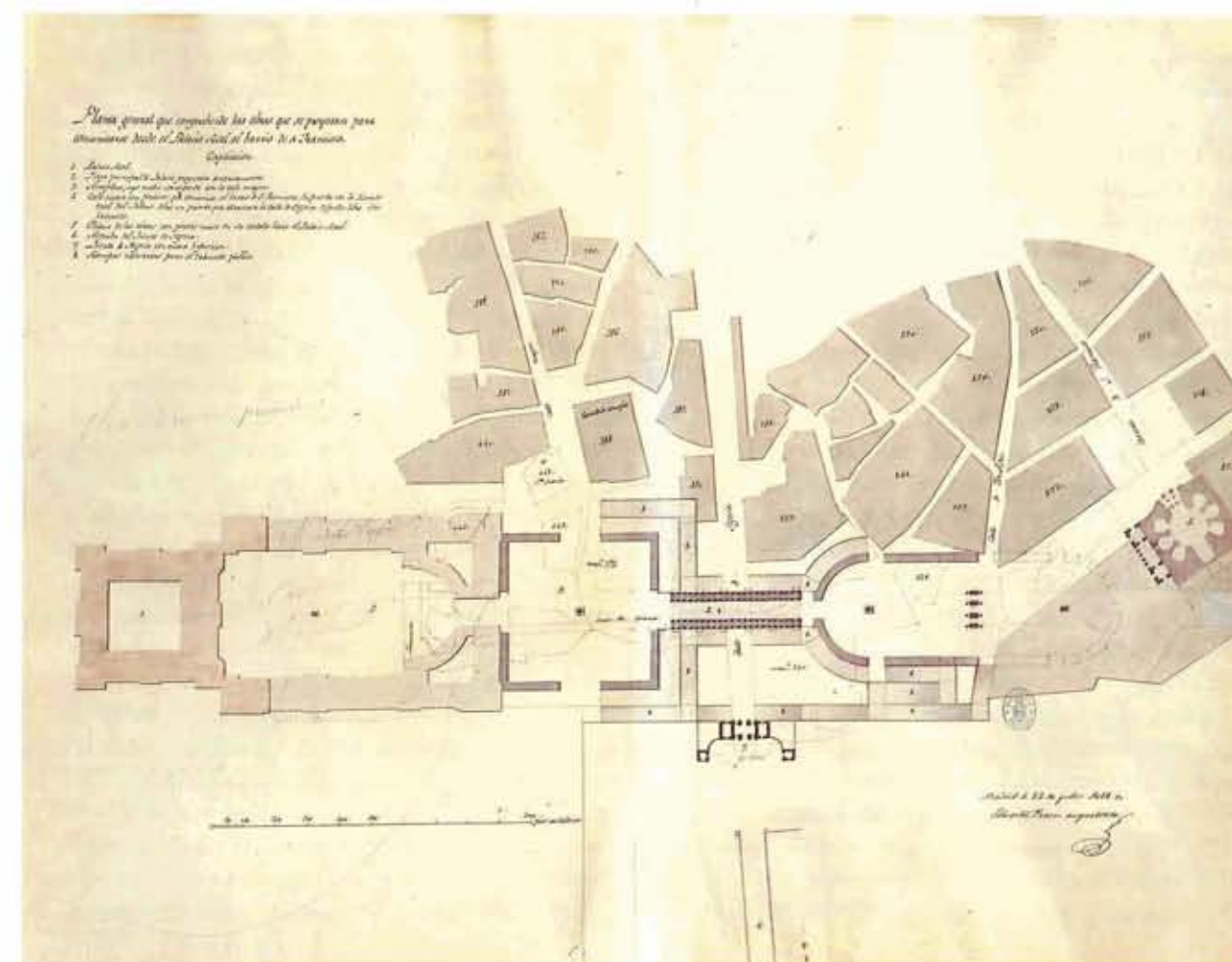
El proyecto de la gran plaza de la Armería (de la *Cour d'Honneur*, como él mismo la denomina) se plantea como solución al problema de acceso al palacio. Si tenemos presente lo anteriormente comentado es evidente que la entrada tenía que

40. F. Chueca Goitia: *Madrid, ciudad con vocación de capital*, Santiago de Compostela, 1974, págs. 193-202.

41. J. Mercader Riva: *José Napoleón, Rey de España*, op. cit., pág. 46. Comenta como bajo el pretexto de ocupar jornaleros ociosos se planteó la compostura de la plaza de

Oriente con arreglo de las aceras. Ver también pág. 48. En pág. 46 describe la ampliación de la calle Arenal. Sobre los derribos da referencia en A.G.P. Registro

General de Decretos, fol. 70 de 12 de diciembre de 1809. Una importante nota de toda esta actividad urbana aparece reflejada en la «Gaceta de Madrid» de 15 de diciembre de 1809.



Plano general que comprende las obras que se proyectan para comunicarse desde el Palacio Real al barrio de San Francisco. Silvestre Pérez. Madrid. 1810. B.N.



realizarse, hasta el momento, de forma oblicua y, una vez llegado a las inmediaciones del palacio, era preciso realizar un doble quiebro con el fin de no continuar en dirección a la cuesta de la Vega. Por ello, la plaza se entiende como espacio distribuidor que ofrece cuatro opciones bien diferenciadas: la entrada al palacio, el ingreso en el eje de la plaza circoagonal, acceso a la calle Mayor y bajada en dirección a la cuesta de la Vega. El Viaducto se entiende al tomar Pérez el esquema desarrollado en Nápoles y presenta, a su vez, una clara referencia historicista: ante la presencia de las dos grandes fuentes en el paseo del Prado, Cibeles y Neptuno, que definían la voluntad de organizar un hipódromo clasicista, Pérez recurre de nuevo a la antigüedad y pretende que el Viaducto repita la imagen de la vida romana. Su objetivo no es solamente unir el barrio alto (la zona de Vistillas) con el eje de palacio, sino también, y al tiempo, valorar la zona baja del mismo desarrollando, en la calle de Segovia, situada en la hondonada de la cuesta de la Vega, perpendicular, por tanto, al Viaducto, una entrada con escalinatas. Este sería otro posible elemento para diferenciar lo que significó la política de embellecimiento en los primeros años de la segunda mitad del siglo y lo que se entendió, por tal, bajo la monarquía napoleónica. Antes, la Puerta de los Prados se definía desde el concepto de límite y servía para

glorificar, gracias a su doble fachada, a la ciudad que la construía y ahora, por el contrario, se suprime el concepto de puerta y se crea un ornato, se define una escalinata, y aparece la imagen de una acrópolis o Ciudad del Poder que gravita, gracias a la línea del cielo que se define, sobre la ciudad tradicional. Para realizar el proyecto de Silvestre Pérez se derribó un conjunto de iglesias y manzanas enteras; desaparecieron los conventos de San Gil y Santa Clara, la parroquia de San Juan, el edificio de la Biblioteca Real, el Tesoro, el Jardín de la Priora y más de 50 casas. Como comenta Sarrablo, aquellos derribos se hicieron incomprensibles a una población madrileña que no alcanzaba a entender por qué tal actividad. Sin embargo, es necesario enlazar esta actividad con la actuación cultural que defiende, en estos momentos, el propio José Napoleón. Queriendo proporcionar medios de trabajo y sustento a los pobres de Madrid (recordemos las consecuencias del año del hambre) en 1810 y 1811 ordenó a su ministro del Interior que se ocupase de las obras del canal del Manzanares<sup>42</sup>, pretendiéndose relanzar el proyecto. Se organizó entonces un sistema de acciones de las cuales tomó el Rey 300 de ellas, repartiéndose otras 200 entre personalidades de la Corte. Del mismo modo en junio de 1810 se ordenó la supresión del gobierno y administración del canal

del Jarama, poniendo éste a cargo de la Dirección General de Caminos, quien decidió abandonar parte de las obras ya realizadas debido a su excesivo costo, dejando la parte construida para regadío. Por los grandes costos que suponía para la Hacienda Pública la continuación de las grandes obras públicas, el Rey creó en 1811<sup>43</sup>, al igual que había organizado con el canal del Manzanares, una sociedad de accionistas con la intención de poder obtener fondos para continuar las obras del canal del Guadarrama, concediéndose derecho de peaje durante diez años para la compañía que se creó al efecto. Todos los terrenos pertenecientes a la Corona, en el recinto del Pardo y todos los que se encontraban a la derecha del canal izquierdo del camino del Escorial a Madrid se concedieron a aquella empresa, si bien tampoco la iniciativa tuvo el éxito deseado. Paralelamente a la labor de la Corporación madrileña<sup>44</sup> en las reformas de ciudad es necesario entender cuál fue el funcionamiento y organización del Ministerio del Interior. Recordemos que el botánico Cea, el arabista Condín y el abate Marchena fueron nombrados jefes de división en aquel ministerio, y la formación y capacidad de los tres es bien conocida: el ministerio estaba dividido en distintas secciones<sup>45</sup>, de la cual interesa sobre todo comentar la segunda de ellas puesto que fue la que

tuvo a su cargo el desarrollo de las obras públicas en edificios, monumentos y establecimientos de beneficencia<sup>46</sup>. Al estudiar los grandes proyectos de José Napoleón para Madrid es preciso comprender, insisto, el gran proyecto general concebido desde el Ministerio del Interior: Demerson comentó en su día cómo Meléndez Valdés había contactado con alguno de los ilustrados josefinos, con vistas a organizar en España una gran institución o academia al estilo de Francia<sup>47</sup>, donde estuviesen reunidos todos los saberes. Dispuestos a fomentar los estudios, el gobierno josefino dispuso proveer de medios a la Real Academia de San Fernando, abriendo ésta, de nuevo en noviembre de 1811, las salas de arquitectura. También continuaron los estudios de botánica y, por decreto de febrero de 1809, se expropió gran parte del terreno perteneciente a un convento madrileño, destinándose a botánico. Los proyectos más importantes de José Napoleón para Madrid fueron otros. Al igual que había sucedido en París (donde se organizó un gran edificio destinado a ubicar los Archivos Nacionales) se planteó la posibilidad de establecer un museo de pinturas en el hasta entonces Gabinete de Ciencias Naturales, llevando posteriormente esta idea al Palacio de Buenavista que había sido, tras la caída de Godoy, dado al pueblo de Madrid. Así mismo se

42. En 1810 hubo una gran actividad de la Dirección General de Caminos: se plantea una intervención en el camino de Guadarrama y, en poco tiempo, se intenta llegar a la situación en que se encontraban el río Afluel, afluente del Guadiana junto a Daimiel, se propuso sanear aquel solucionando los problemas de aguas estancadas que propiciaban el paludismo que diezmaba poco a poco la población. En el informe que se da para la aprobación de una ley de canales en 1821 se destaca, igualmente, el decreto que

formuló José Napoleón el 3 de marzo de 1809. Ver «*Gaceta de Madrid*», del día siguiente. Queriendo proporcionar el Rey medios de trabajo y sustento a los pobres en Madrid, ordenó al ministro del Interior que se ocupase de las obras del canal del Manzanares. «*Gaceta de Madrid*», 4 de marzo de 1809. Sobre la administración del Canal del Jarama, ver J. Mercader Riva: *José Napoleón, Rey de España*, op. cit., pág. 450, nota 187.

43. Ibid, pág. 451. Ver nota 188-189. Sobre el canal de Guadarrama ver pág. 450, nota 187.

44. Entiendo que sobre la labor de la Corporación sería necesario hacer un estudio no realizado hasta el momento: el análisis de la prensa madrileña de aquellos años, extrayendo las noticias importantes sobre las obras del Ayuntamiento. Ver, en este sentido E. Hartzenbusch: *Apuntes para un catálogo de periódicos madrileños, desde el año 1661 a 1870*, Madrid, 1894; M. Gómez Imaz: *Los*

*periódicos durante la Guerra de la Independencia (1809-1814)*, Madrid, 1920; y las importantes noticias existentes sobre la Corte de José Bonaparte, en concreto Ch. A. Geffrey de Grandmaison: *La Cour de Joseph Bonaparte à Madrid*, Madrid, 1911.

45. La organización del Estado napoleónico y, por tanto, la composición del Ministerio del Interior es un tema de singular importancia que no ha sido hasta el momento analizado por los estudiosos de la arquitectura. Concebido de forma similar a como se había planteado en Francia el Ministerio del Interior, el análisis de cada una de sus secciones reflejan de que forma los problemas de arquitectura, obras públicas y urbanismo dejarán ya de estar en manos de artistas, de aquella Comisión de Ilustrados compuesta por la

Academia, convirtiéndose, a partir de este momento, en asunto de Estado. Ver J. Mercader Riva: *José Napoleón, Rey de España*, op. cit., pág. 121. En pág. 115, señala así mismo, las funciones que se asignó, por decreto de 6 de febrero en 1809 al Ministerio del Interior.

46. Para la política de hospicios en la España bonapartista, ver J. Mercader Riva: *José Napoleón, Rey de España*, op. cit., pág. 562. Sobre los establecimientos públicos en Madrid y la

Comisión formada por los COnsejeros de Estado Francisco Amorós y Conde de Guzmán, ver igualmente op. cit., pág. 476. Sobre la organización de los establecimientos benéficos, op. cit., pág. 565, nota 23. La cita a los hospitales que expone García de la Prada figura en el memorial ya citado que se encuentra en el Archivo del Ayuntamiento. Paralelamente entiendo que es interesante conocer el «*Proyecto de decreto, presentado por José Bonaparte sobre Hospitales civiles*», 4 de octubre y 19 de

diciembre de 1809, Academia de la Historia, Catálogo. Mata Linares, tomo II, 2766; Tomo LXXI, ff. 364-381. Ver, de forma paralela, «*Anotaciones de D. Benito de la Mata Linares sobre hospitales*», 1810, Academia de la Historia, Catálogo Mata Linares, tomo II, 2769; tomo LXXI, ff. 408-431. En la propia Academia de San Fernando, con fecha junio de 1809, Miguel Antonio Marichalar presentaba una «*Planta geométrica para el proyecto de un Hospital*» (A.S.F., BA 27/698) que entiendo refleja un tema



propuso establecer un Depósito General de cartas geográficas, nacionales y extranjeras, en el mismo Palacio, además de establecerse una Bolsa y un Tribunal de Comercio en el ex convento de San Benito, desamortizado. En éste se debía instalar, además de la Bolsa, un museo militar y a él se debían agregar las máquinas, modelos e instrumentos de ingeniería militar que Betancourt había propuesto, en un primer momento, establecer en el gabinete de máquinas que debía estar situado entre el Gabinete de Ciencias Naturales y el Jardín Botánico. Sabemos, en este sentido, que en 1792 dio una larga relación de los materiales que podían figurar en aquel museo, reflejando cuál era el saber existente en la Francia revolucionaria. Preocupado también por las obras de infraestructura, José Napoleón ordenó, en marzo de 1809, construir en la villa de Madrid tres cementerios que, con el existente, se consideraban suficientes para enterrar a todos los muertos que pudiera haber. Los sitios que se escogieron fueron «... la primera altura que se encuentra a mano izquierda del camino de Extremadura; otro, en la primera altura a mano izquierda del camino de Leganés, y el tercero, en la primera altura del camino de Alcalá, pasada la tapia del Buen Retiro»<sup>48</sup>. Tan sólo se iniciaron las obras del primero de ellos y a través de la «*Gaceta*» de 26 de enero de 1812 sabemos que las obras en dicha

fecha estaban ya finalizadas, siendo consagrado con toda solemnidad, y organizándose una procesión, compuesta por todo el Cabildo, que desde la iglesia parroquial de San Nicolás llegó al nuevo cementerio. Las medidas sobre equipamientos que dictó el Directorio francés se aplicaron, de forma casi mimética, en la España de José Napoleón. La Convención francesa, en 1793, había tratado de organizar la asistencia social con vistas a aliviar la miseria y hacer desaparecer la mendicidad y vagancia; su objetivo, humanitario, fue olvidado por el Directorio debido a las dificultades financieras que se oponían a la aplicación de la mayor parte de las generosas leyes de la Convención. Sin embargo, y con vistas a mejorar el estado de los establecimientos públicos (hospicios, hospitales, prisiones...) en octubre de 1810 se constituyó en Madrid una Comisión formada por dos Consejeros de Estado, con objeto de examinar la situación de aquellos establecimientos<sup>49</sup>, proponiendo además una relación de conventos u otros edificios pertenecientes a los bienes nacionales que pudieran ser reutilizados para aquellos usos. La situación de Madrid, en los momentos del hambre de 1812, fue tan dramática que cuando el Rey recibió al Corregidor García de la Prada, éste expuso la realidad de la población «... los hospitales, hospicios,

casas de corrección y demás depósitos de ciudadanos desvalidos, conciben más de 8.000 individuos que reciben su alimento diario de manos de la municipalidad, sostenida por los recursos que el alma generosa de S.M. le ha afluenciado. Este número exorbitante de desgraciados es una cortísima fracción de los que reclaman aun iguales auxilios; las casas, los templos, las calles, todos resuenan con los clamores de los dolientes o los necesitados»<sup>50</sup>. La dramática descripción de la capital, en la primavera de 1812, contrasta con la idea anteriormente esbozada de organizar establecimientos de beneficencia para proporcionar a los habitantes «... un alimento abundante, sano y a precio cómodo». Por ello la política de establecimientos públicos se vio pronto superada por la realidad, siendo difícil, en este sentido, poder llevar a cabo las experiencias francesas. Frente a esta relación de intervenciones en la ciudad conviene destacar un hecho importante: los bienes nacionales, producto tanto de una desamortización al clero como de una incautación a los que habían huido de Madrid, eran bien diversos. Entre los bienes nacionales enajenados aparecen, en primer lugar, los que ya había cuestionado el propio Godoy y que correspondía a las rentas de los seis Colegios Mayores; las temporalidades de los jesuitas; el séptimo de los bienes de las comunidades

eclesiásticas, concedidos en 1806 al Gobierno español por la Santa Sede; los bienes mandados vender por Carlos IV relativos a Obras Pías, hospicios, hospitales, casas de misericordia, reclusión o expósitos... A ello habría que añadir los bienes resultado de la supresión de las comunidades monacales, mendicantes y clericales, como resultado del decreto del 18 de agosto de 1809<sup>51</sup>, teniéndose que añadir a ellas la de cofradías, hermandades y congregaciones fundadas bajo cualquier denominación de los respectivos maestrazgos. En este sentido, la política de José Napoleón coincidía con la de su hermano, quien había suprimido en Francia el Santo Oficio, ocupando sus réditos desde diciembre de 1808. Se declararon, además, bienes nacionales las posesiones de 10 familias españolas (Infantado, Medinaceli, Fernán Núñez, Santa Cruz, Altamira, Híjar y Osuna) secuestrándose, en mayo de 1809, los bienes de Alcalá Galiano, Orgaz, Puñoenrostro, Osuna, Benavente, Ariza, Villafranca, Miranda, Villarrienzo, Salvatierra, Noblejas, Camarasa, Castellflorido, Parque, Portazgo, Lazán, Montijo y Revilla. Como consecuencia de todo ello más de 50 casas fueron confiscadas en el casco urbano de Madrid y a ellas, en enero de 1810, se agregaron otros 120 edificios, mandados vender con arreglo a lo dispuesto en los decretos de junio y septiembre de 1809.

interesante puesto que asume las tipologías esbozadas en aquel momento por los arquitectos franceses sobre la tipología de hospital.

47. Sobre la política cultural en Madrid de José Napoleón, J. G. Demerson estudia, en su publicación sobre Meléndez Valdés, cómo aquella gran instrucción se configuró a semejanza de Francia, intentándose que en ellos estuvieran reunidos todos los saberes. Ver J. Mercader Riva: *José Napoleón, Rey de España*, op. cit., pág. 546. Existe, en los archivos de José

Napoleón que se encuentran en los Archives Nationales de París: *Minutes de decrets...1812*. Archives de Joseph Bonaparte, 381, AP 14, núm. 2. El gobierno josefino protegió a la Academia y, en este sentido, en noviembre de 1811 volvió a abrir los estudios de arquitectura si bien la Academia tenía ahora unas características bien distintas. Ver op. cit., pág. 544. Sobre la expropiación de gran parte del terreno perteneciente a un convento madrileño y su destino a jardín botánico para

experimentos agrícolas, ver E. Sarrablo Aguares: *La vida en Madrid durante la ocupación francesa*, op. cit., pág. 233. Igualmente pág. 229, nota 111, aparece una primera referencia a la voluntad de organizar un proyecto de pinturas en el Palacio de Buenavista, así como un depósito general de Cartas Geográficas nacionales y extranjeras o el establecimiento de una Bolsa, así como un Tribunal de Comercio en el Convento de San Felipe. Algunos de estos proyectos fueron retomados por la Academia de San

Fernando. Sobre la organización del museo de pintura, Mercader Riva da una interesante noticia según la cual Pedro Zengoitia, profesor de arquitectura, pretendía entrar como conservador en el futuro museo de pintura. Ver J. Mercader Riva: *José Napoleón, Rey de España*, op. cit., pág. 549. Sobre el intento de organizar el museo de pintura, Mercader Riva, siempre en su propia obra, señala dos datos importantes: en primer lugar cómo se destinaron 10.000 reales para el museo y, en segundo lugar, cómo en el Archivo del

Palacio Real (Papeles Reservados) existe documentación sobre el tema (ver pág. 500). Sobre la organización del museo ver nota 273, donde se explica el contenido de la «*Gaceta de Madrid*», de 24 de agosto de 1811, y el decreto de 20 de diciembre de 1809. Sobre la Cartoteca y su organización ver, siempre en Mercader Riva, pág. 550 (notas 290-291). Destaca en este sentido como se pretendía organizar un museo militar en el convento de San Felipe de Neri, agregando máquinas, modelos e

instrumentos ya existentes, así como una librería que recogiese lo publicado en las escuelas de Artillería y de Ingenieros.

48. E. Sarrablo Aguares: *La vida en Madrid durante la ocupación francesa*, op. cit., pág. 228. Ver también J. Mercader Riva: *José Napoleón, Rey de España*, op. cit., pág. 480, nota 151. Ver, además, el trabajo publicado por Carlos Saguar: «*El cementerio general del sur o de la Puerta de Toledo, obra del arquitecto D. Juan Antonio Cuervo*», en «*Anales*

*del Instituto de Estudios Madrileños*», tomo XXIV, 1966, págs. 111-120. Ver el «*Decreto de 4 de marzo de 1809, ordenando la construcción de cementerios en Madrid y prohibiendo el enterramiento en las iglesias*».

49. J. Mercader Riva: *Hispania*, 122, pág. 591, describe los bienes nacionales que se desamortizaron en la España de José Napoleón. Años más tarde el mismo estudioso detalla (*José Napoleón, Rey de España*, pág. 380) los bienes desamortizados. Da referencia, en concreto, de los

suplementos de las Gacetas de 23 de octubre de 1809 y el suplemento de 28 de febrero de 1810. Ver *Hispania*, 122, págs. 597-598.

50. J. Mercader Riva: *José Napoleón, Rey de España*, op. cit., pág. 393.

51. Ibid, pág. 476, notas 124, 125 y 126.



Podríamos destacar que del estudio de las expropiaciones podríamos entender un hecho importante, a partir de las cantidades pagadas: cuáles eran las zonas sobrevaloradas en Madrid y, al mismo tiempo, saber si tras las expropiaciones se procedió a derribos o, por el contrario, lo único que se planteó fue un cambio de propietario. Conviene citar, en este sentido, que entre las casas enajenadas en Madrid se dan la de la duquesa de Alba, en la calle Barquillo; la de la duquesa del Parque; la casa de Villertas, en la carrera de San Jerónimo; varias tierras de los conventos de Atocha, San Martín, abadía de Santa Leocadia, Carmen, y del marqués de Bélgida; el monte y hacienda de Romanillos y de Guardoquí, en Delicias; la manzana de casas frente a San Benito el Real; las casas y tiendas del convento de la Merced; la casa que fue escuela de química; la de Pontejos y el convento de los Trinitarios Descalzos. La casa del ex conde de Santa Coloma, en la calle Hortaleza; la del Conde de Talara, en los Caños del Peral, todas las tierras del convento de Alcalá de Henares... Paralelamente a las enajenaciones llevadas a cabo sobre las familias huidas de la Corte josefina, la desamortización gravitó, primordialmente, sobre los bienes del clero regular consecuencia de la supresión de las órdenes religiosas. La medida asemejaba, aunque más suave a aquéllas, a las adoptadas poco antes en el gobierno de Carlos IV. La abolición de algunos conventos se hizo entonces desde múltiples justificaciones, siendo asignados algunos a enfermería de imposibilitados, como el del Parrón, en Segovia, mientras que otros, en cambio, fueron demolidos, como el de los Mostenses en Madrid, con objeto de formar, con su solar, una nueva plaza, tal y como ocurrió con los ya citados casos de conventos existentes allí donde más tarde se organizaron la plaza de San Miguel y de Santa Ana.

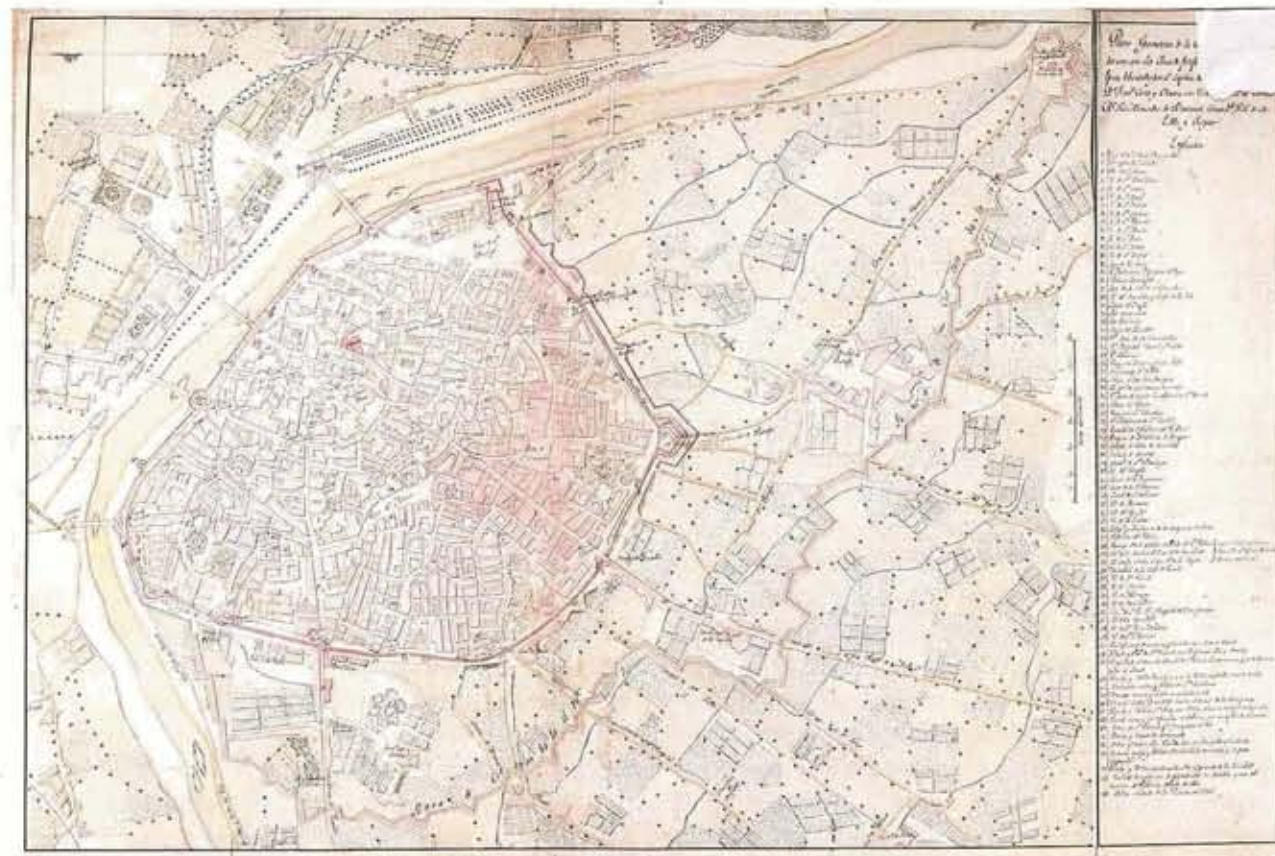
#### Las intervenciones y transformaciones josefinas en otras ciudades españolas

En cierto momento, Martínez Bara comentaba en su estudio sobre el Madrid del siglo XVIII cómo, al serle presentado a José Napoleón el proyecto de monumento para la plaza de Santa Ana<sup>52</sup> había cambiado la palabra *ciudad* que figuraba en la inscripción sustituyéndola por la de *capital*. Es claro que su afición por la etiqueta hizo que tratara con singular cuidado cualquier posible modificación en la imagen de Madrid, pero ello no debe hacernos creer que el resto de los gobernadores ignoraron las propuestas urbanísticas concebidas en la Francia napoleónica. En este sentido entiendo que tres ciudades (Valencia, Barcelona y Sevilla) tuvieron, también, importantes transformaciones. Valencia contaba, en los momentos josefinos, aproximadamente con unos 100.000 habitantes<sup>53</sup> dentro de la población y otros tantos en torno a ella; conservaba, como casi todas las grandes ciudades, su vieja muralla que seguía, aproximadamente, el mismo recorrido que sigue hoy el trayecto llamado de circunvalación, con la excepción que la plaza de Santo Domingo (Tetuán) quedaba al interior de dicho recinto, puesto que la muralla a lo largo del Turia se extendía hasta dar frente al Puente del Mar. El centro de la ciudad lo constituía la plaza de la Virgen<sup>54</sup>; un poco más allá, en la actual calle del Salvador, se hallaba la prisión de San Narciso y en la plaza de San Lorenzo se ubicaba el Palacio de la Inquisición. El tráfico que actualmente se desarrolla en torno a la calle de la Paz y plaza de la Reina se efectuaba por la calle del Mar y la plaza de Santa Catalina; la calle de Caballeros era el centro aristocrático de la capital y la calle de San Vicente, saliendo por la Puerta del mismo nombre, se

52. J. A. Martínez Bara, op. cit., pág. 319.

54. Ibid., pág. 7.

53. N. Cruz Román: *Valencia napoleónica*, Valencia, 1988, pág. 6.



Plano de Valencia. 1810. S.G.E.



Plano geométrico de la ciudad de Valencia llamada del Cid. 1831. S.G.E.



prolongaba hasta más allá de los muros, constituyendo, por su excepcional longitud y anchura, la arteria vital de la población. El barrio comercial estaba integrado por un conjunto de callejuelas en torno al mercado y la Lonja, hasta la calle de la Bolsería por un lado y San Vicente por otro; más allá, la bajada de San Francisco constituía una barriada apartada, con poca vida mercantil. Donde hoy se encuentran los jardines de la Glorieta se hallaba la mancebía de Valencia y será allí, precisamente, donde se llevó a cabo una importante operación urbana.

Es necesario aclarar cómo el alto número de habitantes residentes en Valencia (y, por ello, el incremento con respecto a los que vivían en la ciudad 15 años antes) se explica por el crecido número de refugiados que acudieron a la ciudad. Suchet, con su política, había logrado que tanto Aragón como Valencia<sup>55</sup> fuesen dos regiones que, pacíficamente, colaborasen con los dominadores y, por ello, su entrada en la ciudad demuestra, por lo triunfal, la aceptación que tuvo entre sus habitantes<sup>56</sup>. Al igual que al comentar el uso que hicieron los Reyes borbónicos de la ciudad de Madrid<sup>57</sup>, en el recorrido de sus cabalgatas, podemos destacar también cuál fue el itinerario que siguió el recorrido de Suchet: desde el Palacio del Conde de Cervellón, por la plaza de Santo Domingo, calle del Mar, plaza de Santa Catalina, calle Zaragoza, plaza de la Virgen, calle de los Caballeros, Alfondec y Puerta Nueva. La residencia de Suchet<sup>58</sup> se ubicó en la plaza de Tetuán y, de esta forma, el recorrido desarrollado por la comitiva explica cuál fue la visión oficial que se tuvo, durante la ocupación francesa, de Valencia.

Las operaciones iniciadas por Suchet en la ciudad se entienden desde un proyecto de embellecimiento al decidir organizar los jardines de la Glorieta y el

arbolado de la Alameda. Al poco de tomar posesión de Valencia, Suchet continuó la política que había esbozado en Zaragoza, mandando derribar las numerosas viviendas hacinadas que configuraban calles estrechas y tortuosas frente a edificios tan lujosos como el de la Aduana o el Convento de Santo Domingo<sup>59</sup>. Cruz Román comenta cómo, tan sólo una semana después de su entrada se trazó en un plano de Valencia una línea que marcaba los derribos que debían producirse, siendo ésta una recta que desde la estacada de la Ciudadela conducía hasta la esquina de la Aduana, abriéndose inmediatamente los cimientos para aquella obra. Se hizo saber a los vecinos su deber de desalojar las casas que daban a la acera de Santo Domingo, Ciudadela, Puerta del Mar y Aduana<sup>60</sup>, organizándose al mismo tiempo otro eje que desde el Palacio de Cervellón conducía hasta el convento de monjas de Santa Catalina de Sena; en febrero de 1812 se había iniciado ya el derribo y las obras se desarrollaban en forma rápida; desaparecieron las calles de Bonavía, Talica y Tarrasana, dando lugar a una amplia plaza y sirvieron sus escombros para liberar el suelo por ser el punto más bajo de Valencia, y convertirse en pantano al recibir las aguas de lluvia que vertían hacia el río por la Puerta del Mar. En marzo de 1812 se publicó<sup>61</sup>, por el Director de fortificaciones, Pinot, un aviso para que quienes quisiesen sacar escombros del derribo de las casas de Santo Domingo, pudiesen hacerlo sin gasto alguno. En aquel año se ordenó también la demolición de la línea de fortificaciones que habían destruido los defensores de la ciudad.

Una de las grandes obras iniciadas por Suchet fue la demolición de la mancebía adyacente a la plaza de Santo Domingo<sup>62</sup>, organizando en su lugar un amplio espacio que, una vez retirados los franceses y entradas en Valencia las fuerzas del general Elio,

se transformó en los actuales jardines del Parterre. El proyecto de Suchet no se limitaba a la actual alameda, sino que, desde ésta y hasta el puente de San José, había concebido organizar dos hileras de árboles, a las orillas del río, que bañasen los muros de la ciudad.

En septiembre de 1812 José I<sup>63</sup>, en su visita a Valencia, se desplazó hasta el Grao. Convendría, en este sentido, recordar lo que había sido la operación de ensanche de aquella zona y entender de qué forma y en qué manera aquella propuesta de nueva población partía precisamente de la valoración del camino. Una de las mayores preocupaciones de Suchet había sido la construcción de jardines y el adorno de paseos públicos, por ello, y tras la visita del Rey se dirigió en mayo de 1813 a la municipalidad urgiéndole en la reparación del paseo del Grao, señalándose la conveniencia de no dilatar las obras y dando órdenes convenientes para ello, proponiendo al tiempo la construcción de 24 toneles o cubos pequeños, con sus correspondientes ruedas, para regar el paseo<sup>64</sup>. Durante el verano de 1813 se mandó al vecindario que regasen los árboles de las zonas vecinas a sus viviendas, decidiéndose igualmente garantizar la conservación y reparación de obras públicas señalándose penas contra quienes introdujesen caballerías por las calles destinadas a paseo de peatones. Preocupado por el embellecimiento, las disposiciones se extendieron entonces a los problemas de tráfico, tal y como igualmente había sucedido en París; se prohibió que los carros cargados pasasen por las dos primeras calles de la alameda (las más próximas al río) debiendo hacerlo tan sólo por la tercera, puesto que era la que se encontraba más inmediata al sitio donde hasta entonces había estado la ermita de la Soledad. Sobre el pretil de puerta de entrada a la alameda se cerraron las cortaduras del paseo del

monte Olivete<sup>65</sup>, así como también se organizaron hoyos para plantar árboles en el paseo del Azud y se reparó la ruina que amenazaba la Puerta de San Vicente.

La preocupación de Suchet por ese tipo de reformas hizo que Miguel de Grasa (Síndico de Valencia) procurara conocer los deseos del mariscal sobre si los árboles debían plantarse dentro del cauce del río o en los terraplenes de los paredones, decidiéndose esta última opción y siendo encargado el arquitecto Sales de tal proyecto. Dispuso entonces el síndico que se ejecutasen las obras correspondientes al cargo de dicha Junta de muros y valladares y en vista de ello se restablecieron al estado que tenían antes las cortaduras de pretil y conductos de las puertas Cuarte y San Vicente. Para cubrir la acequia de Rovella, junto al antiguo convento de Corpus Christi, se sacaron de la cantera de las lozas. Para las obras que se realizaron en la alameda era preciso disponer de los terrenos que habían pertenecido antes a la ermita de la soledad, situada frente a la alameda, y para ello la municipalidad dirigió al mariscal una solicitud, quien contestó a la carta señalando «... He decidido restablecer los hermosos paseos de Valencia y añadir otros nuevos a los antiguos. He visto con gusto los resultados y estoy muy dispuesto a ayudar al celo y actividad de V.E.... como el terreno de la hermita de la soledad fue concedido a los frailes Gilitos, se ha reunido a los bienes nacionales extraordinarios de la provincia. Es imposible enajenarlos a favor de la municipalidad pero he invitado al Sr. Lacroy, director general de los bienes nacionales extraordinarios, a que se conceda su goce durante cinco años»<sup>66</sup>. Efectuada la concesión gratuita del sitio, el gobierno superior tenía que presentar al Corregimiento de la ciudad el proyecto para la construcción de una

55. *ibid.*, pág. 173. Destaca como un importante número de refugiados (20.000) había fijado, en esos momentos, su residencia en Valencia.

56. *Ibid.*, pág. 46, nota 80.  
57. *Ibid.*, págs. 42-43. Cruz Román da una detallada descripción de cómo se realizó la entrada, cuál fue la

conmemoración, cómo se cubrió la carrera y cuál fue la arquitectura efímera instalada.

58. *Ibid.*, págs. 52-54.

59. *Ibid.*, pág. 55.

60. *Ibid.*, pág. 175.

61. *Ibid.*, pág. 175.

62. *Ibid.*, pág. 165.

63. *Ibid.*, pág. 165.

66. *Ibid.*, pág. 178.

64. *Ibid.*, pág. 124.

65. *Ibid.*, pág. 180.



nueva planta de alameda que la rodease en todo el recinto de sus murallas, cuya ejecución se deseaba realizar prontamente para lo cual se nombró a Pascual Bonanza, Mariano Canet y Francisco Castillo con vistas a que lo llevaran a cabo en el menor tiempo posible.

La actuación de Suchet no se centró tan solo en la política de embellecimiento y transformación del interior de la ciudad sino que proyectó, igualmente, las ideas sobre cementerios esbozadas en aquellos años. Con fecha 5 de febrero de 1812 las autoridades militares ordenaron que cesasen los enterramientos en iglesias acordándose que, interinamente se llevasen a cabo en el Camposanto del Hospital General situado a extramuros. Dos meses después se tuvo que ordenar, por la Junta de Sanidad, que en ese cementerio tan solo se sepultasen los que fallecían en el mencionado hospital<sup>67</sup> y que todos los demás fuesen enterrados en el cementerio general situado más allá de la Puerta de San Vicente.

En 1810 José I visitó Sevilla; llevado sin duda por su espíritu sobre la conveniencia de revivir el sentido de una ciudad histórica sabemos que subvencionó, por ejemplo, las excavaciones de Itálica con una renta de 50.000 reales de vellón, tomados del fondo de fincas de conventos suprimidos<sup>68</sup>. Sin embargo, por disposición de abril de aquel mismo año, y a la vista de las propuestas de la municipalidad sevillana, se decidió intervenir en la ciudad. Suárez Garmendía, en su estudio sobre la Sevilla del siglo XIX comenta cómo la ciudad tenía que presentar, a la entrada de los franceses, un aspecto deplorable «... era tradicional tomar medidas urgentes de limpieza por el municipio cuando la suciedad y el abandono traspasaban los límites de la seguridad.» Sobre las medidas higiénicas que era necesario adoptar en el interior de la ciudad,

Cayetano Vélez, arquitecto municipal, comentaba cómo «...lejos de ser un sitio de recreo está reducida al más asqueroso pantano y contra lo prohibido por varias Reales Ordenes y Decretos municipales del reino, estando rodeada de tintes para los que hay multitud de pocillos donde se deponen las eces producidas en aquel destino. Esta putrefacción embalsamada infesta la atmósfera de miasmas pútridas tan nocivas al aire que respiramos»<sup>69</sup>. Como consecuencia de aquella actuación José I firmó, al poco de entrar en la ciudad, un decreto por el cual decidía, en el artículo primero, formar una plaza pública «...en el terreno que ocupa la manzana comprendida entre las plazas de Regina y la Encarnación»<sup>70</sup>. Con el derribo de aquella manzana de 16.000 varas cuadradas se consiguió dejar libre un espacio de casi 25.000 m.<sup>2</sup> en el mismo centro geométrico de la ciudad, a la cual daban, además, acceso ocho calles de gran importancia dispuestas sobre su eje de simetría, correspondiéndose las de un lado con otras fronteras en el opuesto<sup>71</sup>.

Se trataba no sólo de organizar con la plaza de la Encarnación una política de alineaciones, de rectificación de fachadas sino que entiendo que existía una operación de orden superior como es la voluntad de organizar un gran espacio público y, al mismo tiempo, definir las grandes perspectivas que debían recorrer la ciudad. En julio de 1810, estaba ya aprobado por el Rey el proyecto de fachadas y de alineaciones y gracias a distintos documentos sabemos cómo la preocupación fundamental consistió en desarrollar y fomentar la uniformidad del conjunto, dando a todo ello una imagen unitaria. Una intervención importante en Sevilla fue la actuación sobre una manzana, de grandes proporciones, donde se ubicaban los conventos de San Buenaventura, San Francisco, el Hospital de los

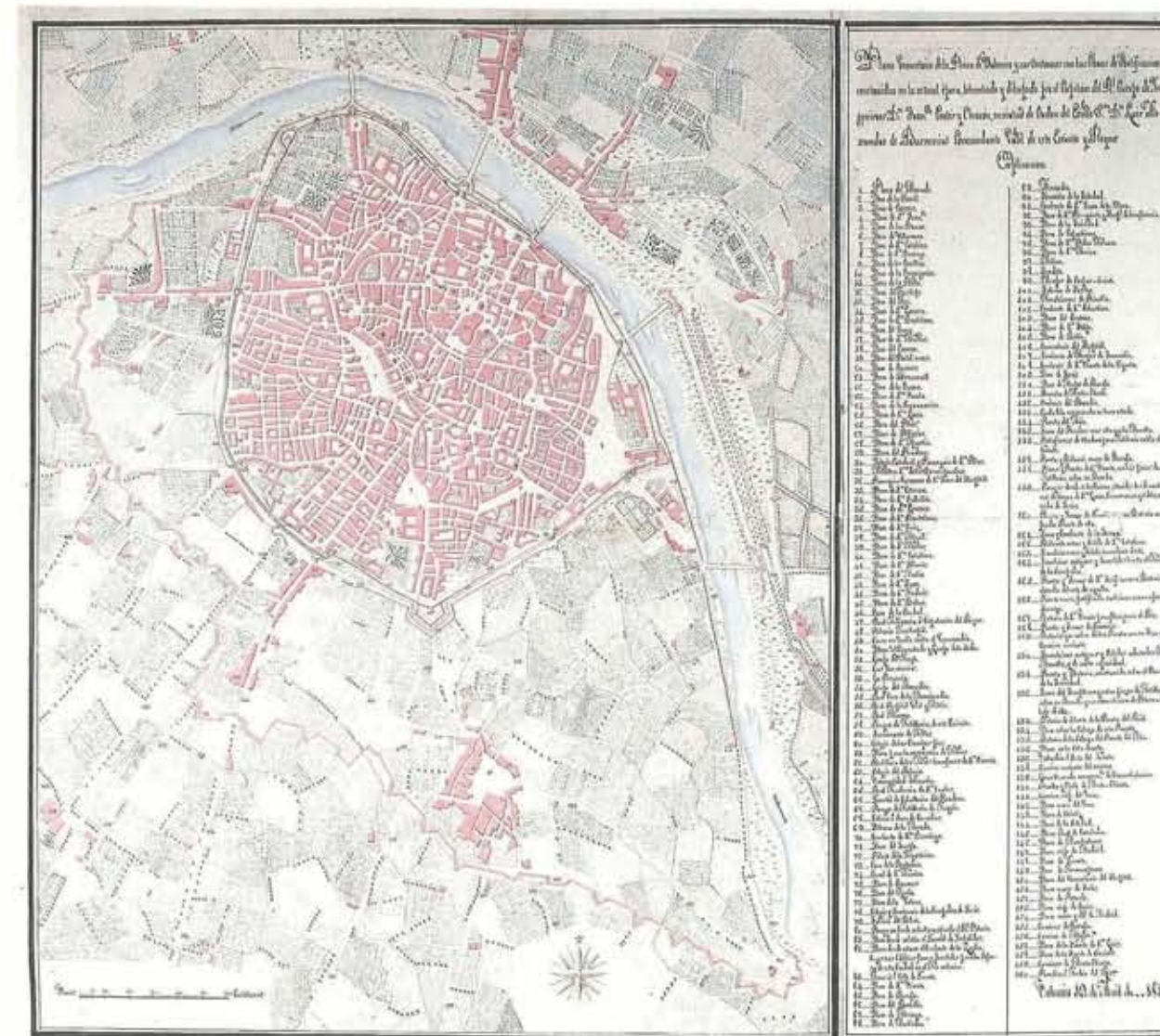
67. Ibid, pág. 122.

68. J. Mercader Riva: *José Napoleón, Rey de España*, op. cit., pág. 547.

69. José N. Suárez Garmendía: *Arquitectura y urbanismo en la Sevilla de siglo XIX*, Sevilla, 1986, pág. 22.

70. Ibid, pág. 23.

71. Ibid, pág. 24.



Plano geométrico de la ciudad de Valencia. 1811. S.G.E.



Terceros y las casas particulares. El interior de este recinto estaba ocupado, además de por los edificios citados, por el huerto del convento de San Francisco, y otros grandes espacios sin urbanizar. Se procedió a su derribo, figurando una plaza que debía facilitar la comunicación norte-sur de la ciudad, dejando intacta la iglesia y el convento de San Buenaventura, resultando así una plaza de proporciones menores que la Encarnación y con superficie aproximada a 13.000 varas cuadradas<sup>72</sup>. El establecimiento de una plaza en el huerto del convento de San Francisco, con salida por la calle Naranjo no fue casual; la única vía que comunicaba directamente desde el norte con el Arenal, donde estaban los muelles y Aduanas..., era la calle Sierpes; las demás lo hacían a base de dar grandes rodeos. El obstáculo que se interponía en esta comunicación era la gran manzana ocupada por las casas capitulares y debido a ello aparece la idea de crear un eje de comunicación entre el norte de la ciudad, Puerta de la Barqueta, y la zona sur, Puerta del Arenal, sitio clave puesto que daba salida y entrada al comercio con el puerto de los almacenes de la carretería, aduana, plaza de toros, paseos junto al río... Este eje quedaba en principio en la Puerta del Arenal, definía hitos importantes como fueron la plaza del Compás de la Laguna, la plaza Nueva en el huerto del convento de San Francisco, la plaza de la Magdalena, la del Duque y desde allí por la calle del Puercos (Trajano) alcanzaría la Alameda de Hércules. El estudio de este urbanismo sevillano, realizado por Suárez Garmendía, aclara de qué forma y en qué manera se decide plantear, durante los escasos 30 meses que se mantuvo la ocupación francesa en Sevilla, una propuesta que transformase radicalmente la antigua ciudad puesto que no cupo ya la posibilidad de proceder a un derribo de las

antiguas murallas y se planteó entonces una modificación en los espacios colectivos de ciudad, abriendo al mismo tiempo grandes avenidas que pusieran en comunicación, como sucedía en París, al definirse un ancho de 40 pies para las calles que enlazaran los paseos del límite. Al margen de Madrid, Sevilla o Valencia, es evidente que hubo importantes cambios en ciudad. Sabemos cómo la preocupación por hacer llegar el agua a algunas fuentes caracteriza el primer momento del mandato de Suchet en Zaragoza; de qué forma se define, igualmente, una alameda en Málaga o cómo existe una voluntad por transformar el campo de Marte en el Valladolid napoleónico: sin embargo, a menudo, el escaso tiempo y la conflictiva situación militar existente en otras muchas poblaciones dieron al traste con la existencia de un programa de transformación y tan sólo las ciudades modificaron su aspecto con motivo de las fiestas. Sería interesante establecer, en el análisis de las fiestas y de la arquitectura efímera, un estudio que determinase de qué forma y en qué manera evoluciona el tratamiento de máscaras y mojigangas en la arquitectura efímera de tiempos de Carlos III y cómo, por el contrario, durante el gobierno josefino se intentó reivindicar un tratamiento distinto de espacio público que podíamos identificar con la fiesta revolucionaria francesa. En este sentido sorprende ver la abundante relación de fiestas celebradas en Francia tanto para conmemorar el día de San Napoleón (15 de agosto y, por tanto, virgen de mayo) como para celebrar la entrada de los mariscales del ejército o del propio Rey en algunas de las poblaciones<sup>73</sup>. El análisis ahora no ya de cuál fue el recorrido sino de cómo se transformó la imagen de ciudad, de qué forma se juega con la arquitectura efímera intentando ofrecer una nueva realidad, sería punto de partida para complementar

el estudio del Madrid josefino, de la Valencia de Suchet o de aquella Sevilla que, durante 31 meses, se mantuvo dominada por los franceses. No fue la política de embellecimiento la única actuación que se planteó en la España napoleónica. Al igual que sucediera en Italia, hubo también algunos intentos, tímidos, de organizar infraestructuras; así, por ejemplo, en 1810 se esboza la propuesta de una nueva población, en la isla de Oms. Hace años Salustiano Portela Pazos<sup>74</sup> esbozó la historia de la isla de Oms y recientemente Pedro de Llano<sup>75</sup>, ha publicado un estudio sobre el mismo tema. Se refleja, en ambos estudios, la situación de la isla: propiedad de los Condes de Maceda, en 1810 la Junta de Armamento de Santiago señaló la conveniencia de repoblar la isla, realizando en ella las obras necesarias para convertirla en defensa avanzada de la ciudad de Santiago. El proyecto partía sin embargo, de una interesante singularidad: entendía, como había sucedido años antes en Aguilas, que la única forma posible de asegurar la defensa de la población era proyectar, al mismo tiempo, una nueva población, por ello López Gil elaboró una propuesta, en la cual analizó la parte cultivable de la isla, señalando la disposición de 200 parcelas así como las obras de defensa necesarias. Entendían que los gastos para las obras de defensa podrían sufragarse mediante la venta de las parcelas

y, en este sentido, lo irreal de tal pretensión condujo la empresa al fracaso. El proyecto de aquella nueva población se entendía desde una trama singular: una retícula ortogonal definía manzanas cuadradas y rectangulares de distintas dimensiones (30, 40, 50, 60 ó 100 varas) y en el centro de la retícula se organizaba una plaza Mayor; una segunda plaza se situaba (como había ocurrido en el puerto de Tarragona o en el ensanche de Vigo) en el muelle, frente al mar. Por la documentación que queda en el Servicio Histórico Militar<sup>76</sup>, es evidente que el proyecto nació sin fuerzas, siendo entonces lógico, su fracaso: pero si la idea apenas merece atención entiendo que, por el contrario, la alternativa que se abrió durante aquellos años de período napoleónico, tanto en la ordenación del territorio como en la definición de ciudad, fueron las pautas de un posible cambio en la estructura de la España del Antiguo Régimen.

72. Ibid, pág. 28.

73. De entre todas las fiestas entiendo que quizá algunas de las más importantes fueron las que se celebraron en Santander. Entiendo entonces que las noticias que de esta

ciudad pueden valorarse como ejemplo de aquellas otras que se realizaron en la España del momento: «Festejos (luminarias, toque de campanas y toros) para

celebrar el santo del Emperador», 11 de agosto de 1808; «Sobre la fiesta a celebrar con motivo de la Paz entre el Emperador y Austria», 7 de noviembre de 1808; «Pedro Darripe presenta gastos realizados en el día de Napoleón», agosto de 1809; «Festejos y ceremonias a celebrar el 15 de agosto, con motivo de la fiesta del Emperador», agosto de 1809; «Aldamar traslada al Ayuntamiento oficios del General Barthelemy y el Comandante de Santander sobre actos religiosos con motivo del día del

Emperador», julio de 1810; «Sobre festejos públicos a celebrar el día de San Napoleón», 31 de julio de 1810; «Sobre la llegada del prefecto y fiesta del recibimiento», 6 de abril de 1812. Todos estos documentos en el Arch. Mun. Santander. Doc. Ocupación francesa... (1808-1814).

74. Salustiano Portela Pazos: «Apuntes para la historia de la isla de Oms», «Cuadernos de Estudios Gallegos», 1954, pág. 35.

75. Pedro de Llano: *Oms, a arquitectura dunha comunidade desaparecida*, Coruña, 1981.

76. Servicio Histórico Militar, BA XVI-4-M; 8-1-27. Ver el documento en el cual se describe el proyecto, MB 1-27/3482.